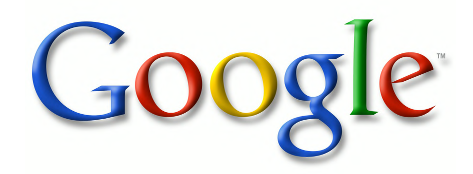
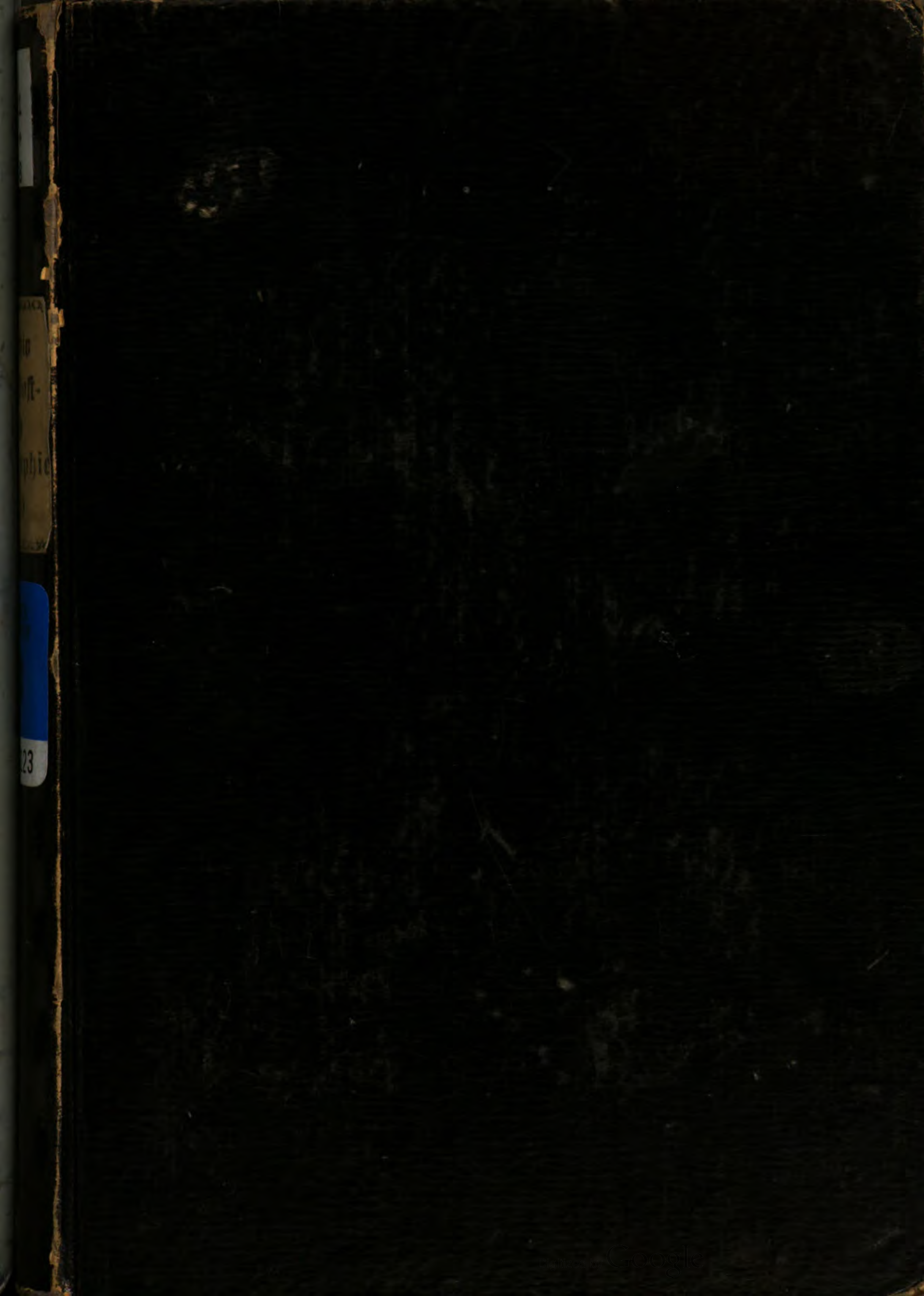
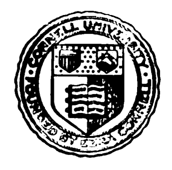

Google









Archiv für Post und Telegraphie

Beihefte zum Amtsblatt des Reichspostministeriums



Achtundvierzigster Jahrgang

Berlin 1920 • Gedruckt in der Reichsdruckerei

Inhaltsverzeichnis*).

A. Einteilung nach dem Stoffe der Aufsätze.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

a) In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

2. Ägypten.

3. Dänemark.

4. Frankreich.

*) Die mit einem * bezeichneten Aufsätze usw. sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführlicher Sachweiser befindet sich am Schlusse des Bandes.

IV. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

V. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

VI. Nachrufe.

VII. Bücherschau.

B. Einteilung nach der Buchstabenfolge.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 1 — Berlin, Januar — 1920

Die Hauptwerkstatt für Postkraftwagen in Berlin-Borsigwalde.

Vom Geheimen Postrat (Reichspostministerium) Ihle in Berlin.

Früher war es bei der Reichspostverwaltung üblich, die auf Überlandlinien und in Städten laufenden Kraftwagen durch die Lieferer auf Grund langfristiger Verträge instandhalten zu lassen, die einer weitgesteckten Lebensdauer der Fahrzeuge angepaßt waren. Im Frieden, wo die Unternehmer im allgemeinen mit gleichmäßigen Löhnen und Preisen der Fahrzeugersatzteile rechnen konnten, wickelte sich das Verfahren glatt ab, unter dem Einflusse des Krieges aber traten mit der zunehmenden Teuerung auf allen Gebieten immer lästigere Weiterungen ein, die schließlich dazu führten, daß die Reichspostverwaltung in den Jahren 1917 und 1918 die einzelnen Verträge löste und die Instandhaltung der Fahrzeuge selbst übernahm. Mitbestimmend dafür war allerdings auch die nach Kriegsende in Aussicht genommene starke Erweiterung des reichseigenen Kraftwagenparks auf Überlandlinien und vornehmlich in Städten. Wollte die oberste Postbehörde mit dem Ausbau der Kraftwagennetze rasch vorankommen, so mußte sie sich völlige Bewegungsfreiheit nach allen Richtungen verschaffen und Fesseln, wie sie vertragliche Vereinbarungen nun einmal mit sich bringen, unbedingt abstreifen. Dazu ließen die Verhältnisse in anderen staatlichen Kraftwagenbetrieben erkennen, daß die Selbstunterhaltung bei umfangreichem Verkehr auch aus rein wirtschaftlichen Rücksichten vorzuziehen ist. Über die Grundzüge der neu zu schaffenden Ordnung konnte kein Zweifel herrschen, es waren vorzusehen: eine *Hauptwerkstatt*, in der alle Fahrzeuge des Reichspostgebiets in regelmäßigen Zwischenräumen nach Verrichtung einer gewissen kilometrischen Leistung (ähnlich wie bei Eisenbahnwagen) in allen ihren Teilen durchzuprüfen und sorgfältig wieder zusammenzusetzen sind, und *kleinere Nebenwerkstätten* in den einzelnen Stadtbetrieben und an den Stützpunkten der Überlandlinien für die laufenden unbedeutenderen Ausbesserungen. Für besonders umfangreiche städtische Anlagen und für eine Reihe zweckmäßig zu vereinigender Überlandbetriebe sollen daneben zur Entlastung der Hauptwerkstatt und zur Vermeidung zeitraubender Eisenbahnbeförderungen gewisse günstig gelegene Nebenwerkstätten für die Vornahme größerer Instandsetzungen ausgebaut, d. h. in ihrem Arbeitsfeld erweitert werden.

Bei der Auswahl des Ortes für die Hauptwerkstatt mußte Berlin selbst mit seinen teueren Preisen für Grund und Boden von vornherein ausscheiden, auf der anderen Seite durfte man sich aber von der Reichshauptstadt nicht weit

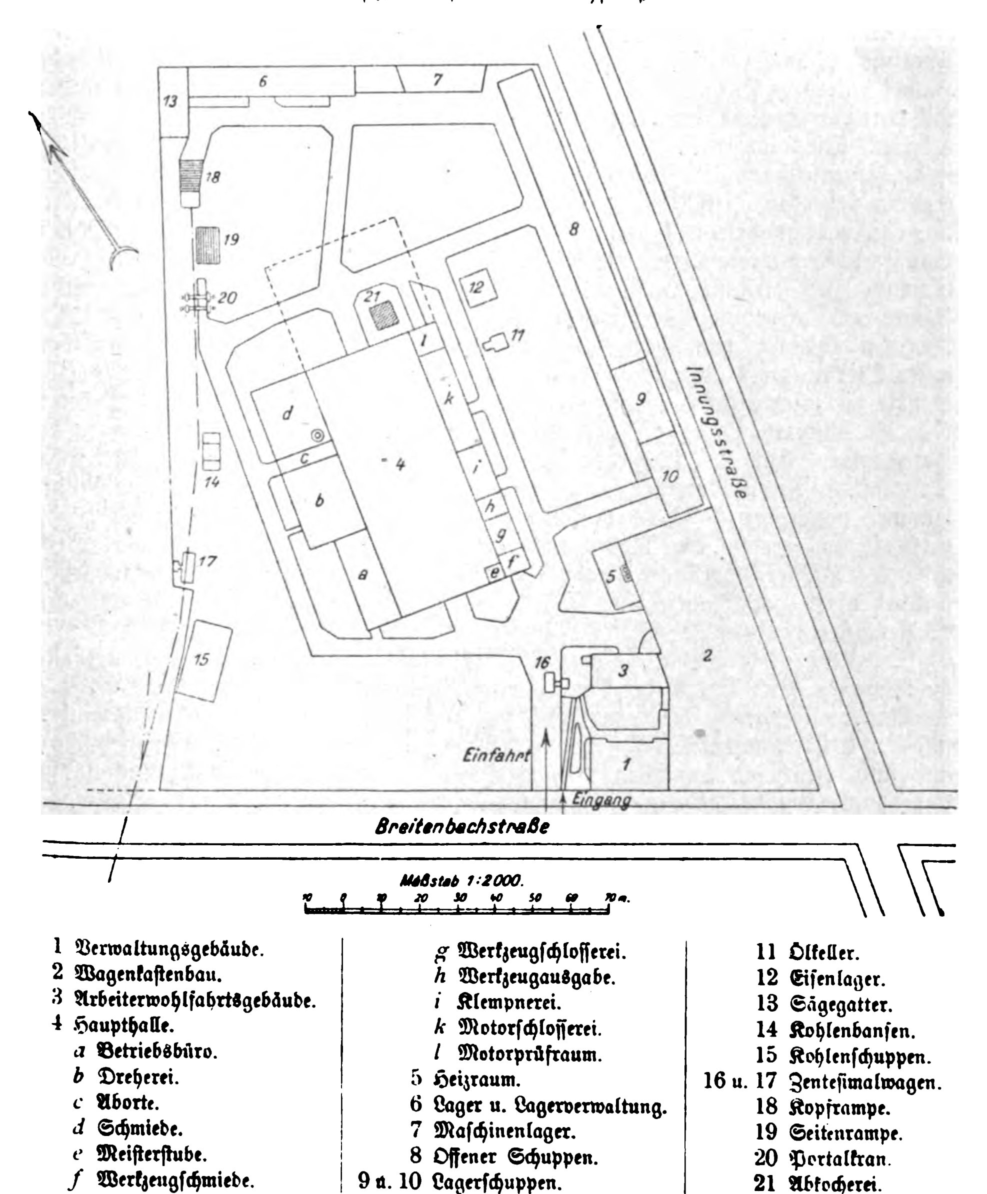
entfernen, weil keine Stadt so viel Postkraftwagen aufweisen würde, wie gerade Berlin, und weil sich bei der Wahl einer anderen der in Betracht kommenden Großstädte die Beförderungsverhältnisse auch für einen Teil der übrigen Städte mit stärkerem Kraftwagenverkehr ungünstig verschoben hätten. So wurde denn im März 1918 ein der Grundrenten-Gesellschaft in Berlin gehöriges, rund 23 000 qm großes, recht günstig gelegenes Grundstück in Hakenfelde bei Spandau von der Reichspostverwaltung erworben. Von den nach den Bauplänen zu machenden Gesamtaufwendungen in Höhe von 3 375 000 Mark waren 235 000 Mark auf den Grunderwerb zu rechnen. Der Bau selbst mußte zurückgestellt werden, weil sich nach der inzwischen eingetretenen Änderung der Kriegslage zunächst eine Prüfung dahin empfahl, ob nicht etwa nach Stillegung der Rüstungsbetriebe ein bisher vom Reiche zu Heeres- und Rüstungszwecken benutztes, für die Einrichtung der Hauptwerkstatt sich eignendes Gebäude zur Verfügung gestellt werden konnte. Zur Erwerbung einer solchen Anlage bot sich sehr schnell insofern eine günstige Gelegenheit, als ein der Heeresverwaltung gehöriges Fabrikgrundstück: die Heereswerkstatt für Zugmaschinen, im Norden von Groß-Berlin, und zwar in Borsigwalde, mit sämtlichen Baulichkeiten, Maschinen, Werkzeugen und Vorräten infolge Auflösung des Betriebs frei wurde. In wenigen Tagen kam eine Einigung mit der Generaldirektion der Heereswerkstätten dahin zustande, daß das im Vergleich mit Hakenfelde um 8 km dem Mittelpunkte Berlins näher gelegene, 25 532 qm große Grundstück einschließlich aller Baulichkeiten zum Preise von 1 190 000 Mark in den Besitz der Reichspostverwaltung überging. Die Gesamtkosten für den Erwerb und die notwendige Erweiterung der Fabrikanlage (650 000 Mark) blieben mit 1 840 000 Mark bedeutend hinter den Kosten zurück, die für die Schaffung einer solchen Werkstatt in Hakenfelde aufzuwenden gewesen wären, zumal da sich die nur überschläglich mit 3 375 000 Mark errechneten Kosten unter den fortgesetzt steigenden Löhnen und Preisen in Wirklichkeit entschieden noch höher gestellt hätten. Die gesamte Anlage ist auf Verlangen der Heeresverwaltung bereits Anfang März 1919 von der Reichspostverwaltung übernommen und der Betrieb mit rund 150 Arbeitern ohne Unterbrechung weitergeführt worden.

Das Grundstück liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Eichhornstraße an der Strecke Berlin—Velten in der mit allen üblichen Zu- und Ableitungen versehenen Breitenbachstraße. Ein Gleisanschluß verbindet es mit dem Güterbahnhof Tegel. Der nebenstehende Lageplan zeigt auf der westlichen Seite des Grundstücks eine Kopf- und eine Seitenrampe (18 und 19), einen Kran von 2 × 11 t Tragkraft (20) sowie eine Gleiswage (17). Unmittelbar am Straßeneingang liegt das Verwaltungsgebäude (1). Die Räume zu ebener Erde sollen in einen nur Werkangehörigen zugänglichen Erfrischungs- und Speiseraum umgewandelt werden; im 2. Geschoß ist die Verwaltung mit Kasse, Registratur, Schreibstube untergebracht, während das 3. und 4. Geschoß 5 Dienstwohnungen enthalten: für einen mittleren Postbeamten, den Werkmeister, den Schmiedevorarbeiter, den Hauswart und einen Pförtner. Man kann das Werk sowohl vom Verwaltungsgebäude als auch unmittelbar von der Straße betreten, muß aber stets durch die Pförtnersperre gehen, wo sich außer einer Brückenwage (16) die Kontrolltafeln der Arbeiter und die größeren Feuerlöschgeräte befinden. Im Arbeiterwohlfahrtsgebäude (3) liegen im Erdgeschosse der Speiseraum für die Belegschaft, im Obergeschosse die Wasch- und Ankleideräume. Die Halle 2 mit rund 2 100 qm Fläche ist für den Wagenkastenbau bestimmt und soll die Tischlerei, die Stellmacherei, die Holzbearbeitungsmaschinen, die Lackiererei, die Sattlerei und später auch die jetzt in der Haupthalle 4 (*i*) untergebrachte Klempnerei aufnehmen. Der Halle 2 vorgelagert ist die Heizanlage (5), die mit Niederdruckdampf arbeitet, die Baulichkeiten 2, 3, 4 heizt und auch für Kochzwecke sowie zur Warmwasserbereitung ausgenutzt wird.

Die Halle 4, der wichtigste Teil der Anlage, weist einen Flächeninhalt von insgesamt 3 500 qm auf und besteht aus einem Mittelschiff von rund 2 250 qm sowie den

niedrigeren, sich in ganzer Ausdehnung den beiden Längsseiten anschließenden Vorbauten. Durch zwei Säulenreihen, die Dach und Kranbahn tragen, ist das Mittelschiff wieder in 3 Schiffe geteilt. Im mittleren Teile bewegt sich der Verkehr; in

Die Hauptwerkstatt für Postkraftwagen,
Berlin-Borsigwalde, Breitenbachstraße 24—28.



den Seitenteilen sind 33 Arbeitsstände — davon 5 mit Gruben — für die Fahrgestelle angeordnet. Auf einer längeren Arbeitsgrube im Mittelteil der Halle werden die Wagen für die Probefahrt vorbereitet und, falls sich noch Fehler herausgestellt haben, nachgearbeitet. Legt man bei glatt laufendem Betrieb und bei aufgefülltem Lager an Ersatzteilen für eine gründliche Instandsetzung eines Wagens 6 bis 7 Wochen

zugrunde, so können an jedem Stand im Jahr 6 Wagen fertiggestellt werden, an 33 Ständen danach rund 200. Voraussichtlich genügt es, wenn die Fahrzeuge alle 2½ Jahre zwecks gründlicher Instandsetzung in die Hauptwerkstatt gebracht werden; sie reicht mithin für 650 Fahrzeuge aus. Wird diese Zahl überschritten, so läßt sich die Leistungsfähigkeit ohne weiteres durch Anbau an die Halle nach Norden in dem durch punktierte Linien gekennzeichneten Umfang um 50 v. H. steigern (rund 1000 Fahrzeuge).

Der Arbeitsgang ist folgender. Soweit die Wagenkasten der eingelieferten Fahrzeuge nicht schon bei der Reinigung in der Halle 2 heruntergehoben sind, werden sie in der Halle 4 unter dem Krane von den Gestellen abgenommen, dann nach der Halle 2 befördert und dort von Stellmachern, Tischlern, Glasern, Lackierern, Klempnern und Sattlern bearbeitet. Die Fahrgestelle selbst werden von Hand auf freie Stände geschoben und hier in die Hauptteile zerlegt. In der sich an der östlichen Innenwand hinter den Ständen entlang ziehenden Teilschlosserei werden Getriebekasten, Hinter- und Vorderachsen sowie Steuerungsteile nachgesehen, während die Motoren in der besonderen Motorschlosserei (*k*) auseinandergenommen werden. Nach Reinigung der Einzelteile von Schmutz und Ölrückständen in der Kocherei (21) läßt sich erst erkennen, welche Stücke als abgenutzt auszuscheiden haben und welche auszubessern sind. Die Motoren kommen nach dem Zusammenbau in den Prüfraum (*l*), werden dort unter Belastung erprobt und auf sparsamsten Verbrauch eingestellt. Die Dreherei (*b*) enthält die erforderlichen Werkzeugmaschinen mit Gruppenantrieb durch 4 Motoren. Nur die schweren Drehbänke und Bohrwerke, Stanzen und Pressen liegen in der Haupthalle. Für die Schmiede (*d*) sind 2 Doppelfeuer, Glühofen, Härtefeuer, Schweißerei, Kupferschmiedeherd, Federfeuer, 2 Transmissionshämmer und 1 Lufthammer vorgesehen. Ist der Rahmen in der Schmiede gerichtet, nachgenietet oder verstärkt, so werden der Motor und die übrigen Hauptteile in ihn wieder eingebaut. Kühler, Kotflügel, Rohre usw. sind in der Klempnerei instandgesetzt. Danach wird der Wagen einer Fahrprobe unterworfen und dann erst mit dem Wagenkasten versehen.

Das Büro des Betriebsingenieurs befindet sich im Teil *a* der Haupthalle; die Räume *f*, *g*, *h* dienen der Bearbeitung, Lagerung und Ausgabe der Werkzeuge.

An der Nordgrenze des Grundstücks entlang ziehen sich die massiven Gebäude 6 und 7. Ersteres mit 2 Stockwerken und Boden weist eine Grundfläche von 369 qm auf und dient als Lagerhaus; letzteres ist nur einstöckig und soll ebenfalls für Lagerzwecke benutzt, daneben aber noch als Unterstellraum für den Betriebswagen der Werkstatt hergerichtet werden. Fertige oder angelieferte, aber noch nicht sogleich zur Bearbeitung kommende Wagen finden im Schuppen 8 Platz, wo sich auch die Lager für Stabeisen und Holz befinden. Zur Unterbringung von Nebengerät aller Art dienen die Schuppen 9 und 10. Zu erwähnen ist noch das von früher herrührende elektrisch angetriebene Horizontalgatter, eine Anlage, die zwar unter den veränderten Verhältnissen nicht betrieben wird, aber nicht beseitigt werden soll, da sie sich hin und wieder nützlich erwiesen hat.

Wieviel an Arbeitskräften vorhanden ist, und wie sie sich auf die Verwaltung und auf den Betrieb verteilen, geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Arbeitskräfte im Verwaltungsdienste.

1 höherer Beamter (Regierungsbaumeister),
4 mittlere Beamte (Stellenvorsteher, Kassenführer, Vorsteher des Lohnbüros, Lagerverwalter),
4 untere Beamte (Pförtner, Kraftwagenführer, Hauswart, Schaffner im Betriebsbüro),
9 männliche Beamtenaushelfer,
8 weibliche Beamtenaushelferinnen,
2 männliche Aushelfer im unteren Beamtendienst.

Technische Arbeitskräfte.

1 Betriebsingenieur,
1 Techniker,
1 Meister.

Gelernte Arbeiter.

36 Schlosser,
7 Dreher,
16 Schmiede,
1 Klempner,
1 Elektromonteur,
5 Tischler,
1 Zimmermann,
2 Sattler,
1 Lehrling.

Angelernte Arbeiter.

3 Bohrer,
3 Hobler (Fräser),
3 Zuschläger,
1 Schleifer,
1 Anstreicher.

Ungelernte Arbeiter.

27 Arbeiter,
1 Pförtner (später Postbote),
2 Scheuerfrauen.

Als eine endgültige, dem tatsächlichen Bedarf genau angepaßte Festlegung darf sie nicht angesehen werden, es sind vielmehr noch mancherlei Verschiebungen nötig, die sich nach Lage der Verhältnisse nur allmählich vornehmen lassen. Dem Techniker bietet die Anlage, wie sie kurz beschrieben ist, erklärlicherweise nichts Neues, er wird sich sogar in mancher Beziehung an der Anordnung der einzelnen Betriebszweige stoßen. Zu berücksichtigen ist aber, daß es sich um die Nutzbarmachung vorhandener Räume und bestehender Einrichtungen für einen anders gearteten, wenn auch verwandten Betrieb handelt, und daß Umbauten zur Einschränkung der Kosten soweit als möglich vermieden werden mußten. Zurzeit werden in der Hauptwerkstatt rund 130 Fahrgestelle (Zweitonner) aus den Feldbeständen instandgesetzt, die nach Fertigstellung den Stadtbetrieben überwiesen werden sollen. Daneben verfügt die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung über insgesamt 321 Kraftfahrzeuge, und zwar über

98 vierrädrige Elektromobile,
168 dreirädrige »,
55 vierrädrige Benzinwagen.

Dazu treten außer den vorgenannten 130 Benzinwagen für den Stadtbetrieb im Laufe der nächsten Monate mindestens 100 Personenomnibusse als Anfang der Wiedereinrichtung und Neuanlegung von Überlandlinien sowie eine noch nicht genau feststehende Zahl des im ganzen auf 200 bemessenen Bedarfs an Dreitonnern für Telegraphen- und Fernsprechbauzwecke. Vorläufig ist die Hauptwerkstatt noch der Ober-Postdirektion Berlin selbst angegliedert, es wird aber erwogen, sie ähnlich wie das Postfuhramt in Berlin zu einem besonderen Verkehrsamt auszugestalten. Die kleinen Werkstätten außerhalb Berlins sind mit den Postämtern im Orte verbunden, unterstehen mithin den Postamtsvorstehern und gelten wirtschaftlich als »Hilfsbetriebe«. Zur Erzielung der erforderlichen Einheitlichkeit läßt das Reichspostministerium einen alle Einzelheiten umfassenden Normalplan über die Anlage und innere Einrichtung solcher Nebenwerkstätten anfertigen,

zugrunde, so können an jedem Stand im Jahr 8 Wagen fertiggestellt werden, an 33 Ständen danach rund 260. Voraussichtlich genügt es, wenn die Fahrzeuge alle $2^1/_2$ Jahre zwecks gründlicher Instandsetzung in die Hauptwerkstatt gebracht werden; sie reicht mithin für 650 Fahrzeuge aus. Wird diese Zahl überschritten, so läßt sich die Leistungsfähigkeit ohne weiteres durch Anbau an die Halle nach Norden in dem durch punktierte Linien gekennzeichneten Umfang um 50 v. H. steigern (rund 1000 Fahrzeuge).

Der Arbeitsgang ist folgender. Soweit die Wagenkasten der eingelieferten Fahrzeuge nicht schon bei der Reinigung in der Halle 2 heruntergehoben sind, werden sie in der Halle 4 unter dem Krane von den Gestellen abgenommen, dann nach der Halle 2 befördert und dort von Stellmachern, Tischlern, Glasern, Lackierern, Klempnern und Sattlern bearbeitet. Die Fahrgestelle selbst werden von Hand auf freie Stände geschoben und hier in die Hauptteile zerlegt. In der sich an der östlichen Innenwand hinter den Ständen entlang ziehenden Teilschlosserei werden Getriebekasten, Hinter- und Vorderachsen sowie Steuerungsteile nachgesehen, während die Motoren in der besonderen Motorschlosserei (*k*) auseinandergenommen werden. Nach Reinigung der Einzelteile von Schmutz und Ölrückständen in der Abkocherei (21) läßt sich erst erkennen, welche Stücke als abgenutzt auszuscheiden haben und welche auszubessern sind. Die Motoren kommen nach dem Zusammenbau in den Prüfraum (*l*), werden dort unter Belastung erprobt und auf sparsamsten Verbrauch eingestellt. Die Dreherei (*b*) enthält die erforderlichen Werkzeugmaschinen mit Gruppenantrieb durch 4 Motoren. Nur die schweren Drehbänke und Bohrwerke, Stanzen und Pressen liegen in der Haupthalle. Für die Schmiede (*d*) sind 2 Doppelfeuer, Glühofen, Härtefeuer, Schweißerei, Kupferschmiedeherd, Federfeuer, 2 Transmissionshämmer und 1 Lufthammer vorgesehen. Ist der Rahmen in der Schmiede gerichtet, nachgenietet oder verstärkt, so werden der Motor und die übrigen Hauptteile in ihn wieder eingebaut. Kühler, Kotflügel, Rohre usw. sind in der Klempnerei instandgesetzt. Danach wird der Wagen einer Fahrprobe unterworfen und dann erst mit dem Wagenkasten versehen.

Das Büro des Betriebsingenieurs befindet sich im Teil *a* der Haupthalle; die Räume *f*, *g*. *h* dienen der Bearbeitung, Lagerung und Ausgabe der Werkzeuge.

An der Nordgrenze des Grundstücks entlang ziehen sich die massiven Gebäude 6 und 7. Ersteres mit 2 Stockwerken und Boden weist eine Grundfläche von 369 qm auf und dient als Lagerhaus; letzteres ist nur einstöckig und soll ebenfalls für Lagerzwecke benutzt, daneben aber noch als Unterstellraum für den Betriebswagen der Werkstatt hergerichtet werden. Fertige oder angelieferte, aber noch nicht sogleich zur Bearbeitung kommende Wagen finden im Schuppen 8 Platz, wo sich auch die Lager für Stabeisen und Holz befinden. Zur Unterbringung von Nebengerät aller Art dienen die Schuppen 9 und 10. Zu erwähnen ist noch das von früher herrührende elektrisch angetriebene Horizontalgatter, eine Anlage, die zwar unter den veränderten Verhältnissen nicht betrieben wird, aber nicht beseitigt werden soll, da sie sich hin und wieder nützlich erwiesen hat.

Wieviel an Arbeitskräften vorhanden ist, und wie sie sich auf die Verwaltung und auf den Betrieb verteilen, geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Arbeitskräfte im Verwaltungsdienste.

1 höherer Beamter (Regierungsbaumeister),
4 mittlere Beamte (Stellenvorsteher, Kassenführer, Vorsteher des Lohnbüros, Lagerverwalter),
4 untere Beamte (Pförtner, Kraftwagenführer, Hauswart, Schaffner im Betriebsbüro),
9 männliche Beamtenaushelfer,
8 weibliche Beamtenaushelferinnen,
2 männliche Aushelfer im unteren Beamtendienst.

Technische Arbeitskräfte.

1 Betriebsingenieur,
1 Techniker,
1 Meister.

Gelernte Arbeiter.

36 Schlosser,
7 Dreher,
16 Schmiede,
1 Klempner,
1 Elektromonteur,
5 Tischler,
1 Zimmermann,
2 Sattler,
1 Lehrling.

Angelernte Arbeiter.

3 Bohrer,
3 Hobler (Fräser),
3 Zuschläger,
1 Schleifer,
1 Anstreicher.

Ungelernte Arbeiter.

27 Arbeiter,
1 Pförtner (später Postbote),
2 Scheuerfrauen.

Als eine endgültige, dem tatsächlichen Bedarf genau angepaßte Festlegung darf sie nicht angesehen werden, es sind vielmehr noch mancherlei Verschiebungen nötig, die sich nach Lage der Verhältnisse nur allmählich vornehmen lassen. Dem Techniker bietet die Anlage, wie sie kurz beschrieben ist, erklärlicherweise nichts Neues, er wird sich sogar in mancher Beziehung an der Anordnung der einzelnen Betriebszweige stoßen. Zu berücksichtigen ist aber, daß es sich um die Nutzbarmachung vorhandener Räume und bestehender Einrichtungen für einen anders gearteten, wenn auch verwandten Betrieb handelt, und daß Umbauten zur Einschränkung der Kosten soweit als möglich vermieden werden mußten. Zurzeit werden in der Hauptwerkstatt rund 130 Fahrgestelle (Zweitonner) aus den Feldbeständen instandgesetzt, die nach Fertigstellung den Stadtbetrieben überwiesen werden sollen. Daneben verfügt die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung über insgesamt 321 Kraftfahrzeuge, und zwar über

98 vierrädrige Elektromobile,
168 dreirädrige „ ,
55 vierrädrige Benzinwagen.

Dazu treten außer den vorgenannten 130 Benzinwagen für den Stadtbetrieb im Laufe der nächsten Monate mindestens 100 Personenomnibusse als Anfang der Wiedereinrichtung und Neuanlegung von Überlandlinien sowie eine noch nicht genau feststehende Zahl des im ganzen auf 200 bemessenen Bedarfs an Dreitonnern für Telegraphen- und Fernsprechbauzwecke. Vorläufig ist die Hauptwerkstatt noch der Ober-Postdirektion Berlin selbst angegliedert, es wird aber erwogen, sie ähnlich wie das Postfuhramt in Berlin zu einem besonderen Verkehrsamt auszugestalten. Die kleinen Werkstätten außerhalb Berlins sind mit den Postämtern im Orte verbunden, unterstehen mithin den Postamtsvorstehern und gelten wirtschaftlich als »Hilfsbetriebe«. Zur Erzielung der erforderlichen Einheitlichkeit läßt das Reichspostministerium einen alle Einzelheiten umfassenden Normalplan über die Anlage und innere Einrichtung solcher Nebenwerkstätten anfertigen,

der gleichzeitig die Bestimmungen über die in Verbindung mit den Werkstätten herzustellenden Kraftwagenhallen enthält. Besonderes Handwerkerpersonal ist — soweit es sich um kleine Betriebe handelt — für diese Nebenwerkstätten im allgemeinen nicht in Aussicht genommen, die Instandsetzungsarbeiten sollen vielmehr die Führer selbst erledigen. Sie haben sämtlich eine gründliche allgemeine praktische Ausbildung möglichst in der Kraftwagenfabrik durchzumachen, die den Wagen geliefert hat.

Soweit irgend durchführbar, werden die Einrichtungen so getroffen, daß der Führer immer denselben Wagen hat. So soll die Anteilnahme an der pfleglichen Behandlung der Fahrzeuge wachgehalten und den beliebten Versuchen, die Schuld an Vernachlässigungen auf andere zu schieben, vorgebeugt werden. Ob die Reichspostverwaltung zur weiteren Eindämmung der Kosten für Instandsetzungsarbeiten dazu übergehen wird, Belohnungen für besonders erprobte Führer in gewissen Zeitabschnitten zu bewilligen, wie das mit Erfolg in anderen Betrieben geschieht, muß der Entscheidung vorbehalten bleiben. Es würde darin, das darf nicht übersehen werden, eine nicht ganz unbedenkliche Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen der Behörde liegen, nach denen es als selbstverständlich gilt, daß der Beamte dauernd mit allen Kräften bestrebt ist, den Vorteil der Reichskasse zu wahren, auch ohne daß ihm für gewisse Fälle eine Anerkennung in besonderer Form in Aussicht gestellt wird.

Die Beziehungen des Hauses Thurn und Taxis zu Napoleon im Jahre 1804.

Vom f. Archivrat Dr. Rudolf Freytag in Regensburg.

Vorbemerkung. Der Abhandlung liegen Akten des f. Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg zugrunde.

Die französische Revolution mit den ihr folgenden kriegerischen Zeiten zog auch das fürstliche Haus Thurn und Taxis stark in Mitleidenschaft. Die siegreich in den österreichischen Niederlanden vordringenden republikanischen Heere beschlagnahmten seine belgischen Besitzungen, darunter Braine le Chateau, auf dem das spanische Fürstentum des Hauses beruhte (seit 1681); auch die niederländischen Posten fielen ihnen zum Opfer, nachdem sie 300 Jahre lang unter der Leitung des Hauses Taxis gestanden und zuletzt um den Betrag von 135 000 Gulden flandrischer Währung in Pacht genommen waren. Die linksrheinischen Reichsposten kamen ebenfalls sogleich in französische Verwaltung, und 1796 wurden auch noch die reichsunmittelbaren schwäbischen Stammbesitzungen des Hauses von den zuchtlosen Kriegsscharen Moreaus heimgesucht, und der Fürst, der sich damals mit seiner Familie auf seinem Schlosse Trugenhofen bei Dillingen[1]) aufhielt, wurde zur Flucht in das neutrale Preußen und nach Österreich veranlaßt.

Der Friede von Campo Formio (17. Oktober 1797) brachte dem Hause keine Entschädigung für seine Verluste, und auch der Rastatter Friedenskongreß (1798) löste sich auf, ohne daß die Hoffnungen der deutschen Reichsstände erfüllt worden wären. Am 9. Februar 1801 kam dann der Friede von Lunéville zustande und setzte den Rhein als Grenze zwischen Deutschland und Frankreich fest. Ein Gebiet mit fast 4 Millionen Einwohnern war für Deutschland verloren, und uralte Stätten deutscher Kultur, wie Mainz, Cöln, Aachen und Trier, kamen

[1]) Seit 1819 Schloß Taxis genannt.

unter gallische Fremdherrschaft. Für das Haus Thurn und Taxis war damit der Verlust aller linksrheinischen Posten besiegelt.

Noch im nämlichen Jahre trat in Regensburg, am Sitze des Reichstags, zur Vornahme der Entschädigungen und zur Regelung der deutschen Besitzverhältnisse die außerordentliche Reichsdeputation zusammen. Das Ergebnis der langwierigen, unter Vermittlung Frankreichs und Rußlands gepflogenen Verhandlungen war der sogenannte Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803.

Nach § 13 dieses Rezesses wurden dem Hause Thurn und Taxis zur Schadloshaltung für die Einkünfte der Reichsposten in den an Frankreich abgetretenen Gebieten das gefürstete Damenstift Buchau nebst der Stadt, die Abteien Marchthal und Neresheim, das Amt Ostrach und einige kleinere Herrschaften zugewiesen und die Posten, »so wie sie konstituiert waren«, gewährleistet, d. h. sie sollten in dem Zustand erhalten werden, in dem sie sich ihrer Ausdehnung und ihrer Ausübung nach zur Zeit des Lunéviller Friedens befanden; sie wurden deshalb dem besonderen Schutze des Kaisers und des kurfürstlichen Kollegiums übergeben.

Diese Bestimmung wurde die Quelle von vielen Mißhelligkeiten und Streitigkeiten zwischen dem Reichspostgeneralat des Hauses Taxis, das auf die Forterhaltung der Reichspost in den nun säkularisierten und mediatisierten Gebieten drang, und den Reichsständen, die, Preußen voran, in den Taxisschen Bestrebungen einen Eingriff in ihre neuerworbenen Souveränitätsrechte erblickten und die Reichspost aus ihren Gebieten zu verdrängen suchten. Der Schutz der Reichsposten durch Kaiser, Reich und Kurfürsten hatte schon früher meist nur auf dem Papier gestanden und war damals ganz bedeutungslos geworden, namentlich so mächtigen Reichsständen wie Preußen gegenüber, das schon am 23. Mai 1802 zu Paris mit Frankreich einen Vertrag geschlossen hatte, wonach ihm für seine abgetretenen linksrheinischen Lande die Hochstifte Hildesheim, Münster (zum Teil) und Paderborn, das kurmainzische Erfurt und eine Reihe von Reichsstädten und Reichsabteien zugewiesen wurden. In all diesen Gebieten bestanden bis dahin Reichsposten; nun aber erschien zugleich mit den preußischen Truppen der Königl. Generalpostmeister von Schulenburg-Kehnert, schlug den Sitz seiner Verwaltung in Hildesheim auf und machte der Reichspost ein Ende. Die daraus entstehenden Streitigkeiten zogen sich bis über den Reichsdeputationshauptschluß hinaus und führten schließlich zum Vertrage vom 1. November 1803; der Freiherr von Vrints-Berberich hatte dabei als Taxisscher Bevollmächtigter die Verhandlungen geführt. Das Haus erlitt mit dem Verzicht auf die genannten früheren Reichsposten einen neuen empfindlichen Verlust, es erhielt für gewisse Strecken nur einen unentgeltlichen Durchgangsverkehr zugesichert, und der König von Preußen ließ sich zu der Erklärung herbei, daß ähnliche Folgerungen — wie er sie gezogen — von anderen Reichsständen keinesfalls gezogen werden könnten, und daß er seine mächtige Assistenz und Fürsprache dem Reichspostwesen in Fällen, wo solches von anderen Reichsständen verdrängt und beeinträchtigt werden sollte, werktätig angedeihen lassen werde.

Gleichwohl wirkte naturgemäß das Beispiel Preußens viel nachhaltiger und anreizender auf die anderen Reichsstände als die schönen Worte in diesem Vertrage, und die versprochene mächtige Assistenz und Fürsprache machten auf Württemberg, Bayern und andere Reichsstände nicht allzuviel Eindruck.

Dagegen besaß der westliche Nachbar einen großen Einfluß auf die inneren deutschen Verhältnisse, und es ergab sich das eigenartige, für den Verfall des Reichs so bezeichnende Schauspiel, daß sich der Inhaber des Reichspostgeneralats an Frankreich und dessen ersten Konsul gegen die eigenen Reichsstände um Unterstützung seiner Ansprüche wandte. Auf diesem Wege scheint der Fürst wenigstens anfangs Vorteile erzielt zu haben. Er schloß am $\frac{\text{25. Juni}}{\text{6. Juli}}$ 1803 eine ihm günstige Übereinkunft mit Frankreich, nach der der gesamte französische und spanische

Briefwechsel dem Taxisschen Oberpostamt in Frankfurt (Main) zugeführt werden sollte; wiewohl also Preußen am Rhein nächster Nachbar Frankreichs war, konnte es seine Briefschaften erst von Erfurt aus durch die Taxissche Post entgegennehmen.

Inzwischen kam Bonaparte dem Ziele seines Ehrgeizes immer näher. Seit 1802 bereits Konsul auf Lebenszeit, ließ er sich am 18. Mai 1804 zum Kaiser der Franzosen ausrufen. Unschwer hatte er die Anerkennung der beiden mächtigsten deutschen Reichsfürsten erlangt. Friedrich Wilhelm III. schrieb unterm 23. April an seinen Gesandten in Paris, Lucchesini, »er solle kein Bedenken tragen, eine Gelegenheit zu ergreifen, um Talleyrand zu bezeugen, daß er es mit Vergnügen sehe, wenn dem ersten Konsul die oberste Gewalt auf Lebenszeit übertragen werde, und wie er mit noch größerer Teilnahme sehen würde, daß die durch seine Weisheit und seine großen Taten hergestellte Ordnung der Dinge in seiner Familie befestigt werde. Dieser unzweideutige Beweis seiner guten Gesinnung sei viel mehr wert als jeder förmliche Vertrag, und er wünsche, daß Freundschaft und Vertrauen beständig zwischen beiden Regierungen obwalteten«.

Von seiten Wiens war kein Widerstand zu befürchten; als Gegenleistung wurde die Anerkennung der Kaiserkrone für das Haupt des Hauses Österreich verlangt. So kann es nicht wundernehmen, wenn sich die übrigen Reichsfürsten ebenfalls beeilten, dem neuen Kaiser ihre Unterwürfigkeit und Ergebenheit zu bezeugen. Als er im Herbst 1804 von Boulogne aus die neugewonnenen belgischen und rheinischen Lande bereiste, wurde er auch von der Bevölkerung glänzend empfangen, und in Mainz konnte er im Kreise von deutschen Fürsten und ihren Abgesandten einen Hoftag feiern, dessen Pracht mit der Wiens wetteiferte. Dabei war man, wie Thiers sagt, allgemein von der Schnelligkeit überrascht, mit welcher der gekrönte Soldat die Haltung eines Souveräns angenommen hatte.

In diese Frühzeit des napoleonischen Kaisertums führt uns ein bemerkenswerter Schriftenverkehr zwischen dem Fürsten von Thurn und Taxis, seiner Regierung, seinen Gesandten und Agenten einerseits und dem neuen Kaiser und seinen Staatsmännern anderseits. Da er geeignet erscheint, einige Schlaglichter auf jene für Deutschland so tief traurige und schmachvolle Zeit zu werfen, mögen weitere Kreise damit bekanntgemacht werden. Die Briefe selbst liegen teils in Urschrift, teils im Entwurf im Zentralarchiv in Regensburg.

Regierender Fürst von Thurn und Taxis war damals Karl Anselm (regierte 1773—1805). Die Würde des Kaiserlichen Prinzipalkommissars, d. h. des Vertreters des deutschen Kaisers beim allgemeinen deutschen Reichstag in Regensburg, hatte er infolge seines hohen Alters schon am 9. März 1797 niedergelegt, und an seiner Stelle war sein Sohn Erbprinz Karl Alexander (regierte 1805—1827) zum Kaiserlichen Prinzipalkommissar ernannt worden, der seit 1789 vermählt war mit Therese Mathilde, Herzogin von Mecklenburg-Strelitz, einer Schwester der Königin Luise von Preußen; Fürstin Therese, eine in der damaligen großen Welt sehr bekannte Frau, griff, wie so viele fürstliche Frauen jener Zeit, mit aller Lebhaftigkeit und allem Nachdruck in die Räder der Politik ein; die Belange des Hauses Taxis fanden in ihr eine kluge und entschlossene Vertreterin, sie verhandelte persönlich mit Napoleon in Paris (Oktober 1807) und erreichte auch die Aufhebung der Beschlagnahme der belgischen Besitzungen; sie nahm am Erfurter Fürstenkongresse (1808) teil, wo sie eine lange Unterredung mit Napoleon hatte, und auf dem Wiener Kongresse spielte sie eine hervorragende Rolle, nicht bloß in den schöngeistigen Salons und bei den glanzvollen Hoffestlichkeiten, sondern auch in den Kreisen der Staatsmänner, die damals Europa neu ordneten.

An der Spitze der Gesamtverwaltung des fürstlichen Hauses stand damals der dirigierende Geheime Rat und Oberpostamtsdirektor zu Frankfurt, Alexander Freiherr von Vrints-Berberich. Zu Regensburg am 24. Mai 1764 als Sohn

des Reichshofrats und Oberpostmeisters zu Bremen Theobald Maximilian Freiherrn von Brints-Treuenfeld geboren, war er, kaum 21 Jahre alt, zur Leitung des Oberpostamts in Frankfurt berufen worden und bewährte sich da als umsichtiger, verständiger und zielbewußter Geschäftsleiter; sehr bald erkannte auch der Fürst seine diplomatischen Fähigkeiten und schickte ihn als Bevollmächtigten zum Rastatter Kongreß, 1799 und 1801 verhandelte von Brints mit großem Geschick wegen der Posten in Paris, 1803 weilte er als fürstlich Taxisscher Gesandter am Reichstag in Regensburg und nahm Teil an den Verhandlungen der Reichsdeputation. In diplomatischer Sendung finden wir ihn dann im Herbst 1804 auf dem Hoftag in Mainz. An den Abschlüssen der verschiedenen Postlehensverträge mit den deutschen Fürsten wirkte er vorzugsweise mit und verfocht mit Gewandtheit und Zähigkeit die ihm anvertrauten Gerechtsame des fürstlichen Hauses. In Anerkennung seiner Verdienste 1811 zum fürstlichen Generalpostdirektor ernannt, erfreute er sich noch lange nicht bloß der Wertschätzung seines Fürsten sondern auch des Vertrauens seiner zahlreichen Untergebenen. Er starb am 7. Dezember 1843.

Die Oberleitung der Posten in Frankreich unterstand noch unter dem Konsulat einem Commissaire du gouvernement. Bonaparte hob die Einrichtung auf, setzte an ihre Stelle eine Direction générale des postes und übertrug das Amt an Lavalette, der im Vertrage vom $\frac{\text{25. Juni}}{\text{6. Juli}}$ 1803 als Marie Chamand La Valette, Commissaire Central du gouvernement près les Postes de la République française angeführt wird [1]).

Am 27. März 1804 übermittelte ihm, »dem Citoyen Directeur général des Postes«, Freiherr von Brints-Berberich nomine praesidii seine Glückwünsche zu der ausgezeichneten Erhebung, »die freilich bloß einen Akt der Gerechtigkeit darstelle bei den hervorragenden Eigenschaften, die er für die Stelle besitze«. Zugleich bat er ihn um die Fortgewährung seines Wohlwollens für die Reichspost, dessen sie sich bereits bisher zu erfreuen gehabt habe, und ersuchte ihn, das fürstliche Haus beim ersten Konsul in empfehlende Erinnerung zu bringen. »La nouvelle dignité«, sagt er, »que vous occupez, doit vous rapprocher davantage encore de l'auguste Chef du Gouvernement français: Veuillez saisir une des occasions, qui pourront se présenter pour assurer le Premier Consul, combien S. A. mon Sme maitre est pénetrée pour Lui de respect et de dévouement, et combien elle désire la continuation de son puissant appui et de sa protection en faveur de sa Maison et de son généralat des Postes d'Empire«.

Die schwierigen Verhältnisse schienen damals die ständige Anwesenheit eines Taxisschen Geschäftsträgers in Paris notwendig zu machen, »da nicht allein die vorkommenden politischen Gegenstände der deutschen Reichsfürsten noch immer unter großem französischen Einfluß im allgemeinen standen, sondern noch insbesondere wegen Ausführung der abgeschlossenen Post-Convention, wegen der Quartalsabrechnungen zwischen beyden General-Post-Officen, wegen Aufhebung des französischen Sequesters von den fürstlichen Herrschaften in den Niederlanden, wegen möglicher Änderungen in Deutschland selbst, wegen engerer Verbindung mit dem französischen Messagerie-Wesen und wegen anderer laufender Gegenstände, wohin die nachgesuchte französische Verwendung gegen die Königl. Preuß. Verdrängung des K. Reichs-Postwesens in den neuen Preuß. Provinzen gehörte [2])«.

Mit dieser Aufgabe wurde nun durch Dekret vom 13. Februar 1804 der damals in Paris weilende Commissaire Franz Ludwig Treittlinger, eine in diplomatischen Angelegenheiten sehr gewandte und vielfach erprobte Persönlichkeit,

---

[1]) Vgl. auch Belloc Alexis. Les Postes françaises, Paris 1886, S. 385.

[2]) Aus einem Berichte der Geh. Kanzlei vom 14. Juli 1803.

betraut, und zwar mit dem Titel eines Hofrats und Chargé d'affaires. Seine Beglaubigungsschreiben für die »Citoyens« Talleyrand und Lavalette trugen bereits die Tagesangabe vom 11. Februar.

Ein weiteres Beglaubigungsschreiben war an die Administration générale des Postes aux Lettres abgegangen. Die beiden General-Administratoren der Briefpost Forier und Anson bestätigten am 30 prairial an 12 den Empfang und nahmen Kenntnis von der Aufgabe und Vollmacht Treittlingers »pour concourir à l'exécution du traité existant entre l'office général des postes françaises et l'office général des postes d'Empire«.

Der eine der Unterzeichneten, Pierre Hubert Anson, geb. in Paris 1744, gest. 20. November 1810, hatte sich während der Revolution insbesondere auf dem Gebiete der Landwirtschaft betätigt und wurde zum président du conseil général de préfecture du département de la Seine und zum administrateur des postes ernannt.

Als Thurn und Taxisscher Agent entfaltete Treittlinger eine ungemein rege Tätigkeit; er verstand es, in den für das Haus Taxis so verhängnisvollen Zeiten zu retten, was zu retten war; während der ganzen napoleonischen Zeit und lange darüber hinaus machte er die Mittelsperson, die für sein Haus die Wege zu den mächtigen Ministern und zu dem allmächtigen Imperator zu ebnen hatte; kein Wunder, daß es ihm an Anerkennung nicht mangelte; 1818 wurde er zum Fürstlichen Geheimen Rat ernannt, und hochbetagt starb er am 31. Dezember 1832 in Paris.

Die Thronbesteigung Napoleons und das Bestreben des fürstlichen Hauses, mit seinen Ergebenheitserklärungen und Glückwünschen hinter den übrigen deutschen Fürsten nicht zurückzustehen, verursachten den folgenden Schriftwechsel. Die Fürstliche Geheime Kanzlei in Regensburg schrieb an Treittlinger:

(Konzept)

An
den Herrn Hofrath und Chargé
d'affaires Treittlinger zu Paris. Regensburg, den 18. Juni 1804.

Nach dem vorangegangenen Beyspiel mehrerer Allerhöchst, höchst und hohen teutschen Reichsstände hat sich unterzeichnete Stelle veranlaßt gefunden, Unsers gdsten Herrn Hochfürstl. Durchlaucht gleichfalls den Entwurf eines Glückwünschungs-Schreibens an Se. Majestät den Kayser der Franzosen Napoleon Bonaparte zur Höchsten Unterschrift zu übersenden.

Diesem Schreiben ward noch ein weiteres an des Herrn Ministers des relations extérieures Talleyrand Excellence in der Eigenschaft eines Creditivschreibens für den Herrn Hofrath und Chargé d'affaires Treittlinger zur höchsten Unterzeichnung beigelegt, welche dem Herrn Hofrath von Marchthall aus directe zugehen werden, derselbe erhält indeßen in der Anlage die Copien hiervon.

Bey Erhaltung der Originalien wolle sich der Herr Hofrath sogleich zu des K. K. Herrn Staats-Ministers und außerordentlichen Botschafters Herrn Grafen von Cobenzel Excellenz verfügen, Hochdenselben von diesem fürstlichen Vorhaben in Kenntniß setzen, und sich über die Übergabe des fürstlichen Schreibens an Se. Kaiserl. Majestät sowohl, als über die Art der Übergabe hochdessen gutächtliche Gedanken geziemendst erbitten; und überhaupt auch nach dem Vorgange anderer bedeutenden Reichsstände umsomehr richten, als unsers gnädigsten Fürsten und H. D. weder der erste noch weniger aber von denen letzteren Reichsständen zu seyn entschloßen sind, welche dem neuen Kaiser als solchem ihre Verehrung bezeigen.

Man sehet über den Vollzug dieses höchsten Auftrages des Herrn Hofraths baldigem Bericht entgegen.

Geh. Kanzley.

Der Entwurf des Begleitschreibens des Freiherrn von Vrints-Berberich an den Fürsten, der damals in Marchthal wohnte, lautete:

ad Ser[m] Regensburg, den 29. Juni 1804.

Euer ꝛc. haben mir bey meiner letzten Anwesenheit zu Marchthall den gnädigsten Auftrag gegeben, höchstdenenselben den Entwurf eines Gratulations-Schreibens an den nunmehrigen französ. Kaiser Napoleon zur höchsten Unterschrift einzusenden. Da nun mehrere der angesehensten Kur- und Fürsten des Reichs dergleichen Schreiben haben abgehen laßen: So verfehle ich nicht, diesen Entwurf gehorsamst hier vorzulegen, welchem auch noch ein weiteres Creditiv-Schreiben für Hrn. Hofr. u. Chargé d'affaires Treittlinger an den französ. Minister der auswärtigen Angelegenheiten in der nunmehr nothwendig gewordenen Form ghbst beyliegt.

Wenn diese Schreiben die höchste Genehmigung und hierauf erfolgte Unterschrift werden erhalten haben, so bitte ich solche ordentlich versiegeln und nur unter Adresse des H. Treittlinger unter Couvert an das Rs.-Postamt in Kehl abgehen zu laßen und ich werde ihn von hier aus sogleich wegen der Übergabe instruieren.

Ich ersterbe übrigens in tiefschuldigster Verehrung

Euer ꝛc.
Fhr. v. Vrints-Berberich.

Das Glückwunschschreiben des Fürsten selbst lautete nach dem Entwurfe:

à Sa Majesté Napoléon
Empereur des Français
à Paris Marchthal le 22 Juin 1804.

au nom du Prince régnant.

Sire,

L'avènement de V. M. à l'Empire français était ainsi généralement désiré qu'attendu comme la seule distinction qui fut digne de ses victoires et de sa haute sagesse.

L'hérédité que le vœu de la France va transformer en loi, en fixant le trône dans l'illustre famille de V. M. I. assurera la stabilité d'un vaste et puissant Empire, qui plus que jamais devient pour tous les pœuples, l'objet d'une continuelle attention.

Comme membre de l'Empire germanique je me réjouis de l'auguste Dignité dont la France vient de revêtir V. M. I. et je la supplie d'agréer mes plus sincères félicitations sur ce grand événement. Puisse la Providence, qui la protège avec tant de prédilection, lui réserver le seul bien qu'Elle puisse reçevoir encore, celui d'une longue suite de jours prospères!

V. M. I. sait qu'en ma qualité de général héréditaire des Postes de l'Empire d'Allemagne, j'ai toujours mis mes soins, même dans les circonstances les plus difficiles, à conserver et à cultiver mes liaisons avec la France, et que c'est sous son glorieux consulat que le traité[1]), qui lie actuellement les intérêts respectifs des Postes des Empires français et germanique a été conclu; j'éprouve donc une double satisfaction de voir renaitre un ordre de succession

---

[1]) Gemeint ist der Vertrag vom $\frac{\text{25. Juni}}{\text{6. Juli}}$ 1803.

invariable dans le gouvernement dans la France et surtout d'en voir les rènes entièrement dans les mains tutélaires de V. M. I.

Ainsi j'ose espérer avec une respectueuse confiance, qu'Elle daignera conserver à mes Postes sa puissante protection, et continuer à ma maison, l'honneur de sa précieuse Bienveillance. Je ne négligerai rien pour m'en rendre digne.

Je m'estime heureux, Sire, d'être à même d'exprimer à V. M. I. les sentiments dont je suis animé pour Elle et de pouvoir y ajouter les vœux que je forme, pour que sa félicité soit désormais aussi inaltérable que sa gloire.

Je suis avec un très profond respect Sir

De V. M. I[le]

Le très humble et très obéissant Serviteur.

Das Beglaubigungsschreiben für den Agenten Treittlinger, das infolge der politischen Veränderungen (Kaiserkrönung Napoleons) in neuer Form erstellt werden mußte, hat folgenden Wortlaut:

(Konzept)

à Son Excellence
Monsieur Talleyrand, Ministre
des Relations extérieures
à Paris

Marchthal, le 22 Juin 1804.

au nom du Prince régnant.

Monsieur le Ministre,

Les Rapports multipliés qui subsistent entre le gouvernement de l'Empire français et moi tant en ma qualité de général héréditaire des Postes de l'Empire germanique, dont ma maison est investie, qu'en conséquence de la part, que j'ai eue à l'arrangement général des affaires d'Allemagne et de l'intérêt résultant de la possession des différentes terres et propriétés qui m'appartiennent sous la Domination française[1]), nécessitant l'intervention d'un agent spécialement chargé de ces différents objets, j'ai nommé à cet effet mon Conseiller aulique le sieur Treittlinger.

Mon choix a été déterminé par les preuves que j'ai acquises de son zèle pour mon service, par la connaissance, que j'ai de ses talents, mais particulièrement par la considération du suffrage de l'administration générale des Postes de France qu'il a sû mériter dans les différentes relations où je l'ai placé vis-à-vis d'elle.

C'est à ces titres que je renouvelle à V. E. la prière de lui accorder sa confiance dans toutes les affaires et dans toutes les circonstances où il aura l'honneur de s'adresser à Elle en mon nom et pour mon service.

La première fonction qu'il aura à remplir près de V. E., celle qui me tient le plus à cœur et dans laquelle je désire le plus qu'il réussisse parfaitement, c'est de lui exprimer les sentiments de reconnaissance dont je suis pénétré pour S. M. I[le] Napoléon, de la vénération qu'elle m'inspire, et de mon empressement à faire tout ce qui pourrait lui être agréable. Il a l'ordre d'accompagner ces

---

[1]) Die in Belgien unter Sequester liegenden Güter Braine-le-Château, Haut-Ittre und Impden.

protestations des assurances sincères de la reconnaissance particulière et vivement sentie, ainsi que la haute considération avec lesquelles j'ai l'honneur d'être

Monsieur le Ministre
de V. E.
le très humble et très ob[t] Serv.
etc.

Die »Hochfürstlich Hochpreißliche Geheime Kanzley« wurde daraufhin von Marchthal aus unterm 22. Juni 1804 in Kenntnis gesetzt, daß »S. D. geruheten, diesen Morgen das eingeschickte Schreiben an Se. Majestät den Kaiser der Franzosen sowohl, als auch jenes an den Herrn Minister Talleyrand wohlgefälligst zu unterschreiben, worauf diese mit heutiger Post unter der Adresse des Herrn Treittlinger und unter weiterem Couvert an Hn. Postmeister Tridant[1]) von hier abgegangen sind«.

Über die glanzvollen Herbsttage in Mainz liegen uns ausführliche Berichte des fürstl. Dirigierenden Geheimen Rats Freiherrn von Vrints-Berberich vor. Den Briefen beigefügt sind die Einladungskarten für die offiziellen Diners, Assemblées, Theatervorstellungen, ferner die gedruckte Fremdenliste (Liste des Etrangers Marquants arrivés à Mayence) mit den Namen aller der hohen und höchsten Herrschaften, die dem neuen Kaiser ihre Ehrerbietung darbringen wollten und für ihre persönlichen Wünsche und Anliegen bei ihm ein geneigtes Ohr zu finden hofften. Wir sehen da u. a. verzeichnet S. A. S. l'Electeur archichancellier, den Kurfürsterzkanzler des Reichs, Dalberg, ferner S. A. S. l'Electeur de Baden, eine große Zahl deutscher Fürsten und Grafen und die Abgesandten der nicht in Person vertretenen Fürstlichkeiten, darunter le baron Vrints de Berberich, ministre de la Tour-Taxis, directeur général des postes d'Allemagne und Mr. Dietz, conseiller aulique du prince de la Tour-Taxis, commissaire des postes.

Der erste Bericht des Freiherrn von Vrints-Berberich an den Fürsten hat die Tagesangabe des 20. September. Er gewährt uns einen Einblick in die geschäftige Diplomatenarbeit der napoleonischen Zeit und gewinnt an Reiz durch die Hinweise auf die große Politik, so auf die Spannung zwischen Frankreich und Rußland, wo seit der Ermordung des Herzogs von Enghien (22. März 1804) eine erregte kriegerische Stimmung herrschte und der junge Kaiser Alexander für die Befreiung Europas von der Person des korsischen Gewaltherrschers schwärmte. Im November kam dann das Verteidigungsbündnis zwischen Österreich und Rußland zustande. Der Brief lautet in der Übersetzung:

Monseigneur,

Euerer Durchlaucht habe ich die Ehre meine Ankunft in Mainz anzuzeigen. Ich fand hier bereits den Kurfürsten von Baden mit seinem Thronfolger und dem Prinzen Ludwig, mehrere andere regierende Fürsten und alle französischen Minister an den deutschen Höfen.

Unmöglich kann man eine glänzendere Zusammenkunft sehen, und zweifellos werden sich hier Ereignisse von hoher Bedeutung abspielen. Es ist sicher, daß die Unstimmigkeit zwischen Rußland und Frankreich ihren Höhepunkt erreicht hat. Der russische Geschäftsträger d'Oubril hat wirklich seine Pässe für die Rückkehr nach Rußland erhalten, aber er wagt die Grenzen nicht eher zu überschreiten, als bis die französische Gesandtschaft in Rußland sich außerhalb des russischen Gebiets befindet; er ist infolgedessen hier festgehalten, was den Kaiser Alexander nur um so mehr erbittern muß. Gleichwohl hofft man noch, einen Bruch in aller Form vermeiden oder wenigstens einen allgemeinen europäischen

[1]) In Kehl.

Brand verhindern zu können. Frankreich scheint Preußens sicher zu sein, so daß Deutschland sich in seiner Neutralität wird erhalten können. Ich nehme an, daß E. D. diesen Überblick über die allgemeine politische Lage des gegenwärtigen Zeitpunkts mit Interesse entgegennehmen werden.

Der Kurfürst von Baden, dem ich nicht verfehlte meine Aufwartung zu machen, hat sich aufs angelegentlichste nach E. D. Gesundheit und gegenwärtiger Residenz[1]) erkundigt; ich habe auf alle Fragen entsprechend geantwortet, und er beauftragte mich, E. D. seiner Freundschaft und Zuneigung zu versichern.

Mit vieler Freude sah ich Herrn von Laforest[2]) wieder, wir plauderten viel über die Geschäfte, es wäre überflüssig, seinen Eifer für die Angelegenheiten E. D. noch anzuspornen. Er ist E. D. ganz ergeben und hat mich besonders beauftragt, E. D. den Ausdruck seiner tiefsten Verehrung zu übermitteln.

Die Besprechungen, die ich in gleicher Weise mit den übrigen französischen Ministern an den Höfen von München, Karlsruhe, Kassel und Darmstadt gehabt habe, hatten den Zweck, in ihnen die Überzeugung von der Notwendigkeit der Unabhängigkeit und Forterhaltung des Reichspostlehens zu befestigen und sie auch in Zukunft für unsere Angelegenheiten zu gewinnen. In diesem Sinne unterhielt ich mich lange mit Herrn Mathieu[3]) und war höchlichst befriedigt davon. Den gleichen Zweck habe ich im Auge, wenn ich Verbindungen aufnehme mit den Ministern der deutschen Höfe, die teils ihre hohen Herrn hierher begleitet haben, teils sie hier vertreten.

Ich hoffe nach Ankunft des Herrn von Talleyrand und seiner Bürochefs, die Aufhebung der Beschlagnahme der belgischen Besitzungen[4]) E. D. in die Wege leiten zu können und aus dieser Annäherung Vorteil zu ziehen ebenso wie aus meinen Beziehungen mit allen Personen, die Einfluß auf den Gang der Geschäfte haben.

Ich zweifle nicht, daß E. D. mit dem Berichte zufrieden sein werden, den der Graf Westerholt und ich über die Schweizer Besitzungen erstattet haben, und daß Sie uns den Entschluß über die zu treffenden Maßnahmen zukommen lassen werden.

Der Erbprinz wird die Güte haben, E. D. den Grund auseinanderzusetzen, der mich veranlaßte, bis nach Zürich zu gehen, und Ihnen ebenso die große Bedeutung des Ergebnisses der Verhandlungen darlegen, die ich wegen der Posten in Zürich und Schaffhausen[5]) geführt habe. Ich kann hier auf weitere Einzelheiten nicht eingehen, doch schmeichle ich mir, dem Auftrag E. D., betr. die verschiedenen derzeitigen Postbesitzungen in den Schweizer Kantonen, vollkommen gerecht geworden zu sein.

Ich bin mit unbegrenzter Anhänglichkeit und tiefster Ergebenheit

E. D.

ganz getreuer und untertäniger Diener

Mainz, 20. Sept. 1804. Alexander B. von Vrints-Berberich.

Nachschrift.

Ich ergreife noch die Gelegenheit vor Abgang der Post, um E. D. mitzuteilen, daß die Ankunft Ihrer Majestäten endgültig auf den heutigen Tag festgesetzt ist; die Kaiserin kommt von Bingen, wo sie eine Badekur

---

1) Der Fürst residierte damals in seinen schwäbischen Besitzungen in der ehemaligen Abtei Marchthal.

2) Mr. Laforêt, ministre de France en Prusse (nach der Fremdenliste).

3) Mr. Mathieu. chargé des affaires étrangères (nach der Fremdenliste).

4) Sie erfolgte erst 1807.

5) Die Verhandlungen betrafen das vom Hause Thurn und Taxis geleitete Postwesen in den Kantonen Zürich und Schaffhausen.

gebraucht hat, und der Kaiser, der heute morgen in Koblenz abfährt, wird leicht im Laufe des Tages eintreffen können.

Der Kurfürsterzkanzler ist von Aschaffenburg aus angekommen, ich begab mich sofort zu ihm, und er beauftragte mich ausdrücklich, E. D. seine Empfehlungen zu übermitteln.

Morgen werde ich mich zum Minister des Auswärtigen Herrn von Talleyrand begeben, der gestern abend hier angelangt ist.

Mainz, 20. Sept. 1804. Alexander B. de Vrints-Berberich.

Der zweite Bericht stammt vom 24. September und sollte den Fürsten von dem Aufsehen erregenden Erfolge seines Vertreters bei der großen Audienz Napoleons unterrichten. Er läßt erkennen, daß der dem Freiherrn von Vrints-Berberich von seinen Gegnern vielfach gemachte Vorwurf der Selbstgefälligkeit und Eitelkeit nicht unberechtigt war. Der Brief lautete:

Monseigneur,

Gestern bin ich Ihren Majestäten dem Kaiser und der Kaiserin vorgestellt worden und habe Grund zur vollen Befriedigung.

Dank meiner alten Beziehungen bin ich auf die Listen der Staatsminister und Bevollmächtigten der kurfürstlichen Höfe gesetzt worden, die Handschreiben insbesondere von Bayern und Württemberg übergeben haben, und so konnte ich gestern in einer Sonderaudienz das Handschreiben E. D. überreichen, bevor man noch die regierenden Fürsten und die Thronfolger empfangen hatte, die hierher gekommen waren, um Ihren Majestäten ihre Aufwartung zu machen.

Der Kaiser erkundigte sich nach E. D. und nach Ihrer Residenz und dann, sogleich sich meiner und des Vertragsschlusses erinnernd, fragte er mich, ob ich zufrieden gestellt sei, und ob alles gut gehe. Er verließ mich, indem er mit erhobener Stimme und so, daß es alle Minister hören konnten, sagte: »Ich hoffe sehr, daß man Sie jetzt im Reich nicht mehr belästigt, und daß die Einzelstaaten Sie in Ruhe lassen[1].« Ich hielt mich nicht zurück und sagte gleichfalls mit lauter Stimme: »Nein, Sire, dank des Schutzes E. Kaiserlichen Majestät.«

Im allgemeinen hat er sich am längsten mit mir unterhalten, was nicht verfehlte, Aufsehen zu erregen.

Die Kaiserin erinnerte sich meiner gleichfalls vollkommen und sagte, sie bedauere E. D. nicht persönlich zu kennen, und sie hat mir ausdrücklich Grüße an E. D. aufgetragen.

Das unter 1 beifolgende Billet wird E. D. zeigen, daß ich zum Diner beim Großmarschall des Palastes[2]) geladen war, aber die Einladung des Ministers des Auswärtigen Herrn von Talleyrand (Nr. 2), die ihr voraufgegangen war, veranlaßte mich für die erstere zu danken, da ich mich zu glücklich fühle, eine Gelegenheit zu haben, diesen Minister zu sehen, als daß ich sie nicht ergreifen würde.

Die Einladung unter Nr. 3 wird E. D. die Art kennen lernen lassen, wie man die Audienz der bevollmächtigten Minister ankündigt, und das Schreiben unter Nr. 4 wird E. D. beweisen, welche Rücksichten man auf denjenigen nimmt, der die Ehre hat, E. D. zu vertreten[3]). Man kann sicherlich keinem Minister des größten Hofes mehr Ehre erweisen.

[1]) J'espère bien, qu'actuellement on ne vous tourmente plus en Empire et que les États vous laissent en repos.

[2]) Einladung zu einer Audience Diplomatique beim Kaiser durch Charles Salmatoris Rossillion, Maître des Cérémonies. Introducteur des ambassadeurs.

[3]) Dem Freiherrn von Vrints-Berberich wurde durch den Premier Chambellan eine Theaterloge für die Festaufführung angeboten.

Ich verhehle jedoch nicht, daß es nur mit vielen Laufereien, Mühen, mit Hilfe von Bekanntschaften und Beziehungen gelingt, sich den entsprechenden Platz zu sichern, sich durchzusetzen und insbesondere seinen Herrn zur Geltung zu bringen.

Ich verliere keine Zeit in dem, was die wichtigeren Interessen E. D. betrifft, und werde nicht ermangeln, E. D. seiner Zeit gesonderten Bericht zu erstatten.

Die wenigen Worte des Kaisers sind von so großer Bedeutung, daß sie die politischen Beziehungen E. D. wesentlich beeinflussen werden; ich weiß, daß alle Minister, der von Württemberg, Herr von Bühler, an der Spitze, an ihren Höfen genaue Rechenschaft ablegen werden, und ich hoffe, daß die so deutlich ausgesprochene Äußerung einen glücklichen Ausgang unserer Verhandlungen in Stuttgart, Karlsruhe und München eröffnet.

Ich hoffe den Erwartungen E. D. voll entsprochen und mir einiges Anrecht auf Ihr Wohlwollen und Vertrauen erworben zu haben.

Ich bitte E. D. den Ausdruck meiner unbegrenzten Verehrung, Anhänglichkeit und Unterwürfigkeit entgegennehmen zu wollen, womit ich bin

E. D.

ganz ergebener und gehorsamer Diener

Mainz, 24. Sept. 1804. Alex. B. d. Brints-Berberich.

Der 3. Bericht des Freiherrn von Brints-Berberich aus Mainz trägt die Tagesangabe des 3. Oktober. Ihm lag ein von Napoleon eigenhändig unterzeichnetes Schreiben bei, die Antwort auf die Ergebenheitsadresse, die der Fürst durch seinen Gesandten dem Kaiser hatte überreichen lassen.

E. D.

Ich beendige meinen Auftrag, indem ich eine sehr angenehme Pflicht erfülle, diejenige nämlich, E. D. die Antwort S. M. des Kaisers der Franzosen auf das Handschreiben zu übermitteln, das E. D. durch mich übergeben ließen.

Es wurde mir gestern in einer Sonderaudienz durch den Minister des Auswärtigen, Herrn von Talleyrand, eingehändigt, der mir sagte, daß S. Kaiserliche Majestät sehr empfänglich war für die Aufmerksamkeit E. D. ebenso für die in dem Schreiben ausgesprochenen Gefühle, und daß der Inhalt des Handschreibens S. M. für E. D. die sicherste Bürgschaft seiner wohlwollenden Absichten sei. Der Minister fügte hinzu, daß er in der Wahrung der Interessen E. D. nur den Willen des Kaisers erfüllt habe, und daß S. M. Ihr jederzeit seinen Schutz gewähren werde.

Ich kenne den Wortlaut des kaiserlichen Schreibens nicht, aber nach den Äußerungen des Staatssekretärs wage ich mir zu schmeicheln, daß es der Erwartung E. D. entsprechen wird; es ist verfaßt nach den alten Formen des französischen Hofes, auf die man zurückgriff, indem man eigens einen Kurier nach Paris sandte; ich glaube E. D. diese Aufklärung geben zu müssen.

J. M. die Kaiserin ist gestern unmittelbar nach Paris abgereist, und der Kaiser hat sich heute nach Frankental begeben; nach einigen Umwegen über Trier und Luxemburg wird er in etwa 12 Tagen in Paris sein.

Die Aufhebung der Beschlagnahme (der belgischen Besitzungen) ist in der Weise betrieben worden, daß ich mir die glückverheißendsten Ergebnisse verspreche; meine Reise hat unter andern großen Vorteilen auch

den der Regelung dieser so wichtigen Angelegenheit zur vollen Zufriedenstellung E. D. zur Folge gehabt.

Durch den Schritt, den E. D. getan haben, habe ich eine Verlegenheit vermieden. Denn der Kurfürsterzkanzler wird sich wahrscheinlich nach Paris zur Kaiserkrönung begeben, um dort das Konkordat mit dem Papste zu regeln; es erscheint unzweifelhaft, daß der Kurfürst von Bayern sich gleichfalls dort einfinden wird, vielleicht auch der von Württemberg und von Hessen. Die meisten deutschen Fürsten werden dort in Person erscheinen oder wenigstens ihre Thronfolger. Eine solche Reise in einer solchen Zeit dürfte weder dem Geschmack, noch vielleicht den Wünschen E. D. und des Erbprinzen entsprechen, ich wage es wenigstens anzunehmen, anderseits wäre es sehr unpolitisch und unklug gewesen, gar nichts zu tun, meine Tätigkeit dafür ließ nun das f. Haus in Erscheinung treten und bewahrt E. D. davor, daß Ihre Interessen in einer Zeit in eine nachteilige Vergessenheit gerieten, wo ganz Europa es unternimmt, Napoleon eine außerordentliche Ehrenbezeugung zu erweisen.

Ich wage mir darum zu schmeicheln, daß E. D. mit mir und meinen Bemühungen zufrieden sein werden, die ich angewendet in der Voraussicht Ihrer Anordnungen. Eine Gewißheit darüber würde mir eine süße Beruhigung sein.

Mit der ehrfurchtsvollsten Anhänglichkeit und tiefsten Unterwürfigkeit

bin ich E. D.
ganz gehorsamer und untertäniger
Diener

Mainz, 3. Okt. 1804. Alex. B. v. Vrints-Berberich.

Das Handschreiben Napoleons, das Vrints-Berberich mit seinem letzten Bericht dem Fürsten übersendet, ist gezeichnet am 1. Oktober und trägt auf dem Umschlage die Anschrift:

A mon Cousin le Prince régnant de la Tour Taxis.

Das Siegel trägt die Umschrift: Napoléon empereur des Français.

Das Schreiben selbst, im nichtssagenden und doch so wohl abgemessenen und überlegten Höflichkeitstile der alten Zeit gehalten, bestätigt den Empfang des Beglaubigungsbriefs für den Freiherrn von Vrints-Berberich und erwähnt nur ganz kurz und ganz allgemein Napoleons Gefühle gegen den Fürsten und seine Teilnahme für die Einrichtung der Reichsposten. Vrints-Berberich war mit dem Wortlaute des Schreibens anscheinend sehr zufrieden und sah darin nach Talleyrands Worten die sicherste Bürgschaft für die wohlwollenden Absichten des Kaisers. Anderseits war die Absicht Vrints-Berberichs, den Erfolg seiner diplomatischen Sendung seinem Herrn gegenüber ins hellste Licht zu stellen. Uns erscheint das von ihm Erreichte ja recht wenig und bescheiden, — keine Tat, keine Abmachung; nur eine für das fürstliche Haus schmeichelhafte Äußerung des gewaltigen Kaisers, vor dem Könige zitterten, war es, was der Taxissche Diplomat vom Mainzer Hoftage mitfortnehmen konnte. Daß Napoleon auch im schriftlichen Verkehr die alten Formen der Monarchie sofort wieder zu Ehren brachte und die deutschen Fürsten als seine Cousins betitelte, nimmt uns weiter nicht wunder. Dem überlieferungslosen Emporkömmling des Umsturzes mußte ja, so sehr er die deutschen Fürsten und ihre kleinliche Politik verachtete, jede Gelegenheit willkommen sein, bei der er sich als »von Gottes Gnaden« seinen Standesgenossen an die Seite stellen konnte.

Das Schreiben lautete:

Mon Cousin. J'ai reçu la lettre en date du 9 Septembre, que votre ministre et Directeur général des postes en Empire, Mr le Baron de Vrints, m'a remise de votre part. Vous connaissez les

sentiments qui m'animent envers vous et l'intérêt que j'ai constamment pris à l'établissement des postes en Empire. Je saisirai volontiers toutes les occasions de vous en renouveler les témoignages. Sur ce, je prie Dieu, Mon Cousin, qu'il vous ait en Sa Sainte et digne garde. Ecrit à Mayence, le neuf vendémiaire de l'an treize (1er octobre 1804).

Napoléon.

Inzwischen hatte die kaiserliche Kanzlei in Paris ein Dankschreiben auf den Glückwunsch des Fürsten vom 22. Juni anläßlich der Übernahme der kaiserlichen Würde durch Napoleon angefertigt; nach dessen Rückkehr wurde es ihm in St. Cloud zur Unterschrift vorgelegt und dem Agenten Treittlinger zur Weiterbeförderung übergeben. Es lautete:

Mon Cousin, J'ai reçu avec sensibilité l'assurance que vous me donnez par votre lettre du 22 juin 1804 de la part que vous avez prise aux événements qui ont fixé dans ma Famille le Gouvernement héréditaire de cet Empire. Ma ferme intention est de faire servir le pouvoir dont il a plu à la providence que Je fusse revêtu, à maintenir et à resserrer de plus en plus les liens qui nous unissent. En accréditant de nouveau mon Ministre Plénipotentiaire près de la Diète de l'Empire germanique, Je l'ai chargé de vous en réitérer souvent l'assurance, et Je lui ai prescrit de s'attacher à vous convaincre en toute occasion de la sincérité et de l'inviolabilité de mes sentiments. Sur ce, Je prie Dieu, mon Cousin, qu'il vous ait en sa sainte et digne garde.

A St Cloud, le 21 Vendémiaire, an 13 (13 Octobre 1804).

Votre Cousin

Napoléon mp.

praesentatum Schloß Trugenhofen, den 20. Nov. 1804.

Treittlinger übermittelte dieses Handschreiben an den Freiherrn von Brints-Berberich; er weist dabei auf einen Fehler der kaiserlichen Kanzlei hin, die auf Grund eines veralteten Formelbuchs in dem Fürsten Karl Anselm noch den Prinzipalkommissar sieht, nachdem diese Würde schon 1797 auf seinen Sohn Karl Alexander übergegangen war.

Die Abschrift des kaiserlichen Schreibens, die der bevollmächtigte französische Minister am Regensburger Reichstage Bacher[1]) dem Erbprinzen als Prinzipalkommissar zu übergeben hatte, findet sich ebenfalls noch in den Akten; sie trägt deutlich die Kennzeichen des Zeitenumschwunges an sich. Der schwarze Amtsstempel darauf stammt nämlich noch aus der republikanischen Zeit und führt deren Abzeichen mit der Umschrift: République Française — Légation à Ratisbonne. Auf einem Schreiben, in dem sich Napoleon für die ihm zur Kaiserkrönung dargebrachten Glückwünsche bedankt, nimmt sich eine derartige Erinnerung an die wenn auch erst kurz entschwundene Vergangenheit sicherlich merkwürdig aus.

Das Begleitschreiben des Ministers des Auswärtigen Talleyrand als Antwort auf das Schreiben des Fürsten vom 22. Juni ist in Ur- und Abschrift erhalten. Es stammt vom 14 brumaire (5. November).

Prince

J'ai reçu avec reconnaissance la lettre que Votre Altesse m'a fait l'honneur de m'écrire et que M. Treittlinger son Chargé d'affaires m'a remise. Votre Altesse qui vient récemment encore de recevoir la confirmation des dispositions bienveillantes de Sa Majesté, ne

[1]) Bacher, Theobald, französischer Diplomat, geb. 17. Juni 1748 in Thann im Elsaß, gest. 1813, ursprünglich Soldat, dann von 1797 an Chargé d'affaires in Schweden, Regensburg und Frankfurt.

peut pas douter de l'empressement que j'aurai moi même à accueillir M. T. chaque fois qu'il voudra m'entretenir de l'intérêt de Sa Maison et de ceux des Postes Impériales dont le Recès d'Empire a confirmé la possession à Votre Altesse.

Recevez Prince l'hommage de ma profonde considération

Paris, le 14 Brumaire an 13.

Ch. Ma. Talleyrand.

A Son Altesse
le Prince régnant de la Tour-et-Taxis.

Daß Fürst Karl Anselm mit den Ergebnissen dieser Bemühungen, Napoleon für das fürstliche Haus Thurn und Taxis und seine Postgerechtsame günstig zu stimmen, sich zufrieden zeigte, erhellt aus einem Schreiben, Schloß Trugenhofen 22. November 1804, in dem der fürstl. Geheime Rat von Becker den Empfang des »ebenso verbindlichen als äußerst schmeichelhaften Antwortschreibens Napoleons bestätigt, das Serenissimus mit einem um so mehr lebhaften Vergnügen gelesen, als Höchstsie aus demselben nicht nur ein unverkennbahres Merkmahl der allergnädigsten Gesinnungen gegen Ihre Person abseiten des Französischen Hofes wahrnehmen, sondern auch die völlige Beruhigung für die zukünftige Aufrechthaltung Höchst Ihro durchlauchtigsten Hauses darinnen zu entnehmen beliebten«.

Auch das Antwortschreiben Talleyrands »haben Seine Durchlaucht mit Vergnügen erhalten und sind mit dessen Inhalt vollkommen zufrieden«. Freilich nur zu bald stellten sich die Hoffnungen des fürstlichen Hauses, mit Hilfe Napoleons die Wiederherstellung seines früheren Einflusses im Reiche zu erlangen, als vergeblich heraus. Wichtigere politische Fragen und kriegerische Unternehmungen drängten die Taxisschen Angelegenheiten in den Hintergrund, und so blieb auch der versprochene Schutz da aus, wo andere deutsche Staaten dem Hause Taxis »keine Ruhe ließen« und in seine verbrieften Rechte eingriffen. Kaum hatte Württemberg durch den Preßburger Frieden vom 26. Dezember 1805 eine der österreichischen und preußischen gleichgestellte Souveränität erlangt, als es auch schon die fürstlichen Posten in seinem Gebiet aufhob. Bayern zeigte mehr Schonung und Mäßigung, verlieh dem Fürsten und seiner männlichen Nachkommenschaft die Würde eines K. Bayr. Erblandpostmeisters als ein Thronlehen und übergab ihm vorläufig die Verwaltung seines gesamten Postwesens unter Aufsicht und Mitwirkung königlicher Kommissare. Dagegen beseitigte der Großherzog von Cleve und Berg, Napoleons Schwager Joachim Murat, die fürstlichen Posten in seinen rechtsrheinischen Gebieten ohne weiteres (15. Mai 1806), und ebenso machte es 1807 Napoleons Bruder Jerome im Königreich Westfalen. Im gleichen Jahre hob Napoleon mit eigenem Befehl die fürstlichen Posten auch im Bayreuthischen, Fuldaischen und Hanauischen auf, und 1810 verdrängte er sie auch aus den Hansastädten Bremen, Hamburg und Lübeck und aus allen jenen Teilen des nordwestlichen Deutschlands, die er unter dem Namen des Lippe-Departements und des Hanseatischen Departements mit Frankreich vereinigt hatte[1]).

So wurde in jener Zeit das Haus Taxis vielfach ungerecht bedrückt, und nur mit außerordentlichen Anstrengungen konnte es sich aufrechthalten. Die Niederwerfung Napoleons und die Aufrichtung des Deutschen Bundes führten zwar noch zu einer ansehnlichen Nachblüte des Taxisschen Postwesens, doch war ihm die Einheit geraubt, und das Haus übte nicht mehr im Namen des Reiches seine Gerechtsame aus, sondern als Beauftragter oder Unternehmer einzelner Bundesstaaten. Die Taxissche Post hatte aufgehört, ein Sinnbild deutscher Macht und Größe zu sein, ihre kulturgeschichtliche Aufgabe war bereits damals erfüllt.

[1]) Vgl. Stephan, H., Geschichte der preußischen Post von ihren Anfängen bis auf die Gegenwart, Berlin 1859, S. 339.

Das Kabinettspostamt in Berlin.

Von Vize-Postdirektor Franck in Berlin.

Den Stürmen der neuen Zeit ist mit so manchem andern auch eine altehrwürdige Posteinrichtung zum Opfer gefallen, die noch aus den Anfängen der kurbrandenburgischen Post in die Gegenwart herüberragte. Kurz und bündig verkündete das »Amtsblatt des Reichspostministeriums« am 28. Juni, daß das Kabinettspostamt in Berlin zum 1. Juli 1919 aufgehoben werde. Damit hat die Wirksamkeit einer Postanstalt ihr Ende erreicht, die unter den vielen Tausenden ihrer Schwestern eine einzigartige Stellung einnahm, und der nach ihrem Ursprung, ihrer Entwicklung und der Art ihrer Tätigkeit sicherlich eine besondere Bedeutung zuerkannt werden mußte. Jetzt werden die Akten darüber geschlossen. Werfen wir zuvor noch einen flüchtigen Blick in ihre vielfach schon vergilbten Blätter. Betrachten wir dabei zugleich die mit dem Werden und Wirken des Kabinettspostamts eng verknüpften großen Zusammenhänge wirtschaftlicher und staatlicher Art.

Die Kanzlei-Botenanstalt der brandenburgischen Kurfürsten ist die Urform des Kabinettspostamts und zugleich die Keimzelle der brandenburgisch-preußischen Staatspost. Ähnliche Anstalten, die man auch als »Edle Post-Innungen« bezeichnete, bestanden an allen größeren Fürstenhöfen. Sie bildeten eine Gruppe jener großen Klasse von Beförderungseinrichtungen, die in Ermanglung einer allgemeinen Verkehrsanstalt von Körperschaften und Ständen zur Befriedigung ihres eigenen Verkehrsbedürfnisses ins Leben gerufen waren. Als eigentliche Postanstalten können alle diese Anlagen, trotz oft vorzüglicher Einrichtung, nicht gelten, da sie nicht zu jedermanns Gebrauch bestimmt waren und somit eines wesentlichen Merkmals des Begriffs »Post« entbehrten.

Die brandenburgische Botenanstalt erfuhr eine besondere Entwicklung unter Albrecht Achilles (1470—1486), der sein Hoflager meist in Ansbach hielt. Ein beständiger Botenzug bewegte sich zwischen Cüstrin über Berlin, Torgau und Leipzig nach Ansbach. Unter seinen Nachfolgern wurden weitere regelmäßige Verbindungen hergestellt. Die Boten standen unter dem Befehl eines Botenmeisters, dem nach der vom Kurfürsten Joachim Friedrich im Jahre 1604 erlassenen »Geheimeraths-Ordnung« die Führung eines Amtsschriftenbuchs oblag, das allmonatlich den »Geheimbten Räthen zu besserer Nachrichtung« vorzulegen war. Das im heutigen Dienste der Verwaltungsbehörden vielfach übliche Verzeichnis der Restnummern ist hier zum ersten Male geschichtlich beglaubigt. Zur Steuerung von Mißständen erließ Johann Sigismund im Jahre 1614 eine Botenordnung, die die Pflichten und Rechte der Boten genau abgrenzte und diesen eine beamtenmäßige Eigenschaft verlieh. Die Boten erhielten danach neben einer festen Besoldung und einem jährlich zu liefernden Rock nebst Brustschild noch ein bestimmtes Entgelt für die einzelnen Leistungen. Wichtig ist die Vorschrift, daß die Boten lediglich »in der Herrschaft Sachen lauffen sollen«, und daß Ausnahmen davon nur mit Vorwissen und Bewilligung des Botenmeisters Platz greifen durften. Die Anordnung war darauf zurückzuführen, daß die Boten eigenmächtig und in gewinnsüchtiger Absicht dazu übergegangen waren, Briefe der Bevölkerung gewerbsmäßig einzusammeln und so von sich aus die kurfürstliche Botenanstalt in eine allgemeine, postmäßige Verkehrseinrichtung umzuwandeln. Eine Entwicklung in der Richtung bahnte sich aber doch an, da den Botenmeistern die Beförderung von Privatbriefen für eigene Rechnung nicht untersagt war. In Ausnutzung dieses Vorrechts legte der Botenmeister in Berlin einen »Ordinari-Boten-Cours« nach Leipzig und Hamburg an, der Botenmeister in Königsberg einen solchen nach Danzig. Botenmeistereien befanden sich an den Anfangs- und Endpunkten der öffentlichen Kurse,

die nach und nach alle bedeutenden Punkte verbanden; die Bearbeitung der Briefe an den Unterwegsorten besorgten die kurfürstlichen Ämter, die notfalls auch Amtsboten zur Beförderung zu stellen hatten. Einen wesentlichen Fortschritt im Betriebe der Botenanstalt bedeutete die umfangreiche Einstellung reitender Boten unter Georg Wilhelm (1619 bis 1640).

So hatte die Kanzlei-Botenanstalt einen verhältnismäßig hohen Grad der Entwicklung erreicht, als Friedrich Wilhelm, den die Geschichte schlechthin den »Großen Kurfürsten« nennt, im Jahre 1640 zur Regierung gelangte. Um die Ursachen klar zu erkennen, die ihn zur Gründung der Staatspost in Brandenburg-Preußen unter Benutzung der vorhandenen Einrichtung führten, bedarf es zunächst einer allgemeinen Betrachtung der Zustände und Strömungen der Zeit, bedarf es vor allem des Blickes auf seine Persönlichkeit. Wir sehen bei seinem Regierungsantritt neben der kurfürstlichen Boteneinrichtung, die im wesentlichen doch nur Hof- und Regierungszwecken diente, »die verschiedenartigsten Verkehrsanstalten, einheimische wie fremde, in wirrem Durcheinander, nur in der Unordnung übereinstimmend, in seinem Lande sich bewegen«, wie Stephan in seiner »Geschichte der Preußischen Post« ausführt. Man darf aus jenen »verschiedenartigsten Verkehrsanstalten« nun keineswegs auf eine Blüte von Handel und Wandel, auf ein gesundes, wirtschaftliches Leben schließen. Nichts von dem war vorhanden. Ein furchtbarer Wirrwarr herrschte im Lande. Der große Krieg wütete noch fort, der seit zweiundzwanzig Jahren die Fluren Deutschlands, nicht zuletzt die brandenburgischen Lande, zerstört und alle Kräfte des Volkes gebrochen hatte. In den Marken schalteten Kaiserliche und Schweden, die Cleveschen Lande waren von den Holländern besetzt, in Preußen konnte der Kurfürst erst nach Annahme harter Lehnsbedingungen die Regierung antreten. »Unter so verzweifelten Umständen«, schreibt Friedrich der Große, »Herrscher, ohne im Besitze seiner Provinzen zu sein, Kurfürst, ohne die Macht zu besitzen, Bundesgenosse, ohne Freunde zu haben, begann Friedrich Wilhelm die Regierung«. »Seine Lage« — sagt Droysen — »war unermeßlich schwierig, sie forderte die äußerste Behutsamkeit und Verwegenheit. Mit jedem Schritte, den er wagte oder nicht wagte, handelte es sich für ihn um alles. Mit dem ersten Versuch eines freien Entschlusses mußte er fürchten, in seiner Ohnmacht zusammenzubrechen, bei dem ersten Erfolg erwarten, daß sich die kämpfenden Mächte zermalmend auf ihn stürzten«. Erst auf dem Hintergrunde dieser Tatsachen vermag man ganz die große Persönlichkeit des Kurfürsten zu würdigen, dessen schöpferischer Geist, dessen heller Mut und unermüdliche Tatkraft das Volk wieder emporriß und mit neuer Lebenskraft erfüllte. Der Große Kurfürst wird immer ein leuchtendes Beispiel, sein Wirken stets ein bündiger Beweis dafür bleiben, daß die Völker der bedeutenden Führer, der starken Einzelnen bedürfen, um zu voller Entfaltung aller Kräfte, aller Lebens- und Bildungskeime zu gelangen. Nicht der Zwang wirtschaftlicher Verhältnisse, wie die materialistische Geschichtsauffassung will, nicht sonstige äußere Umstände waren es, die Brandenburg-Preußen in der Folge so machtvoll erstarken ließen, es war allein dieser einzige Mann, seine Kraft und sein Geist, der für Land und Volk den Platz an der Sonne erstritt, der die Grundlage schuf für alles weitere Wachstum. Die Schöpfungen des Großen Kurfürsten tragen das Gepräge seines Wesens, tragen es vielfach bis auf den heutigen Tag. Das gilt insbesondere von der durch ihn begründeten Staatspost und von der dieser Einrichtung dienenden Beamtenschaft mit ihrem Staatsgefühl, ihrer Pflichttreue und Bescheidenheit. Friedrich Wilhelm erkannte klar wie kein anderer die Bedürfnisse und Aufgaben der Zeit. Die völkerverbindende Kraft von Kaisertum und Papsttum war erlahmt, kein einheitliches Band umschlang mehr die Völker; abgewirtschaftet hatte das Heilige Römische Reich deutscher Nation, die »Gesamtchristenheit« war nur noch ein leerer Begriff, kein großer Gedanke war der Welt mehr gemeinsam. Nur durch den gegen außen streng abgegrenzten und im Innern gefestigten Einzelstaat mit straff

von einem Mittelpunkte gehaltener Ordnung konnte aus den Nöten und Drangsalen des Jahrhunderts wieder der »Weg ins Freie«, für die Gesamtheit wie für den einzelnen Volksangehörigen wieder eine Möglichkeit des Fortschritts und des Glückes gefunden werden.

Stephan führt a. a. O. die Begründung der Staatspost in den brandenburgisch-preußischen Landen im wesentlichen zurück auf die der Machtentfaltung des Territorialstaats günstige Gestaltung der politischen Verhältnisse im Reiche sowie auf die schon in Hinsicht auf die Verwaltung erforderliche feste Vereinigung der getrennten Teile des erweiterten Staatsgebiets und nennt als besonderen Beweggrund des Großen Kurfürsten sein Streben nach »Beförderung des Gemeinwohls« und die Erkenntnis von dem »Nutzen einer Staats-Postanstalt für die Wohlfahrt des Volkes und für die Handhabung der Staatsverwaltung«. Die Hauptursache des Streites mit den Thurn und Taxis, die auf Grund ihres »Reichs-General-Postmeister-Amts« sich auch des Postwesens in Kurbrandenburg zu bemächtigen suchten, sieht Stephan in dem Umstand, »daß man sein Recht (auf eigene Posten), als man den daraus fließenden Vorteil gewahr wurde, nicht freiwillig aufgeben wollte«. Wir dürfen im Sinne vorstehender allgemeiner Ausführungen hinzufügen, daß der Kurfürst unter schroffster Ablehnung der vom Kaiser unterstützten Ansprüche des Hauses Taxis vor allem auf einer eigenen Landespost bestand, um nicht im Bereiche seiner Herrschaft einen Fremdkörper dulden zu müssen, der eigene, landfremde Belange verfolgte, der nicht dem Staate um des Staates willen diente und der überdies bei seinem internationalen Charakter die Unabhängigkeit und Abgeschlossenheit des Staates gefährdete. Bezeichnend ist in der Hinsicht die Äußerung des Kurfürsten gegenüber dem Grafen Taxis, »daß er sich solche unerträgliche Servitut unter keinen Umständen aufbürden lassen und seine landesfürstliche Hoheit nachdrücklich mainteniren werde«. Denselben Geist atmet ein von Stephan wiedergegebenes Schreiben Friedrich Wilhelms an den Kaiser aus dem Jahre 1660. Wenn Stephan sagt, daß die Errichtung einer allgemeinen Verkehrsanstalt für die durch weise Maßregeln des Kurfürsten und die Segnungen des Friedens bereits hervorgerufene Belebung des Handels und der Gewerbetätigkeit zeitgemäß und wünschenswert erschienen sei, so darf dazu bemerkt werden, daß in den Jahren 1646 bis 1649, in denen die Landespost begründet und dann zur Staatsanstalt umgewandelt wurde, von einem Ergebnisse solcher Maßregeln und Segnungen wohl kaum schon gesprochen werden kann. Als im Herbst 1648 die frohe Botschaft durch die Lande flog, »daß nunmehr ruhen sollten die Spieß und Schwerter und ihr Mord«, da blutete das Land noch aus tausend Wunden, da lagen Handel und Gewerbe noch völlig danieder. Man konnte erst wieder anfangen zu bauen und zu schaffen. Aber es genügte nicht, Leiden zu stillen, Mißständen zu wehren, Beschwerden zu heben, indem man hier und da fürsorglich fördernd eingriff. Die allgemeine furchtbare Bedrängnis forderte ein Größeres. Es galt nun, die selbstsüchtigen Wirtschaftsordnungen der Stände und Städte, der Grundherrschaften und Zünfte aufzuheben oder zu beschränken, sie umzubilden zu dienenden Gliedern einer »geschlossenen Staatswirtschaft«, die die Befriedigung tunlichst aller Bedürfnisse durch inländische Arbeit ermöglichte. Ererbte Belange und das Selbstbestimmungsrecht hatten zurückzutreten vor den höheren Zwecken des Staates. Alle Fesseln, alle Schranken im Innern mußten fallen. Neben einer wirtschaftlichen Einheit nach innen war ein wirtschaftlicher Abschluß nach außen anzustreben. Den gleichen Weg mit dem Ziele völliger Selbständigkeit des Staates auch in wirtschaftlicher Hinsicht hatten bereits die Tudors und die französischen Könige, hatten insbesondere die Oranier mit Erfolg betreten. Auf deutschem Boden war die stete und nachdrückliche Verfolgung solcher Pläne bei der Ohnmacht des Reichs und der Schwäche und Abhängigkeit der Einzelgebiete bisher nicht möglich gewesen. Jetzt, nach dem großen Kriege, war zwar das Reich als solches mehr als zuvor zersplittert und gelähmt,

die Einzelgebiete aber waren um so mehr erstarkt, hatten sich zu fast selbständigen Gebilden entfaltet. Mußte es den größeren unter ihnen schon aus allgemeinen Gründen wünschenswert erscheinen, in ihrem Herrschaftsbereiche zur geschlossenen Wirtschaft nach dem Vorbilde der westlichen Staaten überzugehen, so ließ auch die bittere Not, das Erbe des verheerenden Krieges, kaum eine andere Wahl Der Große Kurfürst ging auf der Bahn voran. Er war erfüllt von den die Zeit bewegenden merkantilistischen Gedanken. Über die anzuwendenden Mittel war er nicht im Zweifel. Als Schüler der Oranier hatte er früh den Wert des Handels für die völkische Wirtschaftsführung erkannt. Nur der Kaufmann schien imstande, die wirtschaftlichen Kräfte überall im Lande zu wecken und zu fördern, sie zu verbinden und zu leiten. Der Kaufmann regte Gütererzeugung und inländische Arbeitsteilung an. Die unerläßliche Voraussetzung des Handels, das ursprünglichste Bedürfnis des Kaufmanns aber war ein völlig ungehemmter Verkehr, waren planvolle Maßnahmen zu dessen Durchführung. In den Zusammenhängen wirtschaftlicher Art liegt der innerste Grund, die tiefste Wurzel für die Errichtung der Landespost in Brandenburg-Preußen. In der im Jahre 1646 erlassenen Verordnung Friedrich Wilhelms über den ersten großen Hauptpostkurs von Memel nach Cleve heißt es, daß diese Posten eingerichtet werden sollen, weil »zuvörderst dem Kauf- und Handelsmanne hoch und viel daran gelegen« sei. Der Kauf- und Handelsmann war der große Abgott des »commercial oder mercantile system«, wie Adam Smith später diese Wirtschaftsrichtung nach ihrem wesentlichsten Merkmale taufte. Zugunsten des Kaufmanns als des allgemeinen Glückbringers von Staats wegen in die Wirtschaft einzugreifen, galt als oberster Grundsatz. Ging es dem Kaufmann gut, blühte das Ganze, kam jeder einzelne mit voran; Gedeihen des Kaufmanns und Wohl der Gesamtheit waren ein und dasselbe. Damit steht im Einklange, wenn der Kurfürst im Jahre 1654 den Leitern des Postwesens zur Pflicht machte, die Postanlagen »zu des gemeinen Bestens mehrerem Dienst« weiter auszudehnen und besser einzurichten. Als der Kurfürst eine Geschwindpost zwischen Leipzig und Hamburg über Halle und Magdeburg anlegte, da geschah es »zu besserer Beförderung der Commercien« und unter der Befürchtung Sachsens, daß dadurch »alle Handlung« nach Halle gezogen werden würde. So war denn die Landespost nicht eine Folge des etwa zuvor durch Fürsorge der Regierung belebten Handels, sondern eine planvolle staatliche Maßnahme, um für Handel und Wandel zunächst überhaupt einmal freie Bahn zu schaffen durch den unablässig wirkenden Hebel des Verkehrs. Zu der Angabe Stephans, daß die Regierungen erst nach dem Vorgange Colberts dem Merkantilsystem huldigten, ist gemäß dem Ergebnisse neuerer Forschungen zu sagen, daß Colbert das System unter Betonung des Außenhandels (»Colbertismus«) als Leiter der französischen Staatsfinanzen seit 1663 zwar zur vollkommensten Ausbildung brachte, daß aber die Gedanken merkantilistischer Wirtschaftspolitik schon seit Karl V. alle großen Staatsmänner maßgebend beeinflußt hatten. War doch diese wirtschaftliche Politik, diese politische Wirtschaft im Gegensatze zu den späteren individualistischen und sozialistischen Systemen, die auf wissenschaftlicher Lehre beruhten, im wesentlichen nur das Ergebnis natürlicher Bedürfnisse, nur der Niederschlag der mit wachsender Geldwirtschaft nach und nach überall sich durchsetzenden Wirtschaftsanschauungen.

Die Gründung der Landespost vollzog sich in den Jahren 1646 bis 1648 in enger Anlehnung an die Einrichtungen der Kanzlei-Botenanstalt. Der bisherige Botenmeister in Königsberg wurde unter Ernennung zum Ober-Postmeister mit der Anlegung der Posten und der Leitung des Betriebs unter Aufsicht der Regierung betraut. Ihm wurde ein Teil der Gelder, die bisher für die kurfürstlichen Botenposten verwendet worden waren, überlassen. Da die Kurse selbst für alle wichtigeren Strecken bereits vorhanden waren, so bedurfte es zunächst nur der Überleitung in die neue Betriebsform, wobei alle früheren Erfahrungen mit

Vorteil zu benutzen waren. Die Bearbeitung der Posten besorgten an den Sitzen der kurfürstlichen Ämter die Amtsschreiber, die schon bisher die Boten abgefertigt hatten. An den Orten, wo sich keine Ämter befanden, wurden Postmeister eingesetzt.¹ Im Jahre 1649 verfügte der Kurfürst, daß Verwaltung und Betrieb der Posten vom Staate ganz zu übernehmen seien. Die natürliche Folge war, daß die Kanzlei-Botenanstalt mit ihrer größeren Tochter, der Staatspost, jetzt völlig zu einem Körper verschmolz. Jene wurde dabei unter Zuweisung eines beschränkten Wirkungskreises gewissermaßen auf das Altenteil gesetzt; nur noch sechs ihrer Angestellten dienten im Rahmen der neuen Anstalt den besonderen Zwecken von Hof und Behörden. Es liegt in der Natur der Sache, daß sie unter den neuen Verhältnissen eine Entwicklung nach außen nicht mehr erfahren konnte, daß vielmehr ihr Aufgabenkreis von nun an im großen und ganzen dauernd der gleiche blieb. Wir überspringen daher die nächsten zwei Jahrhunderte und wenden uns den Formen zu, in denen sich die alte Einrichtung zu unserer Zeit darstellte.

Um das Jahr 1860 begegnen wir ihr unter der Bezeichnung: »Expedition für die Postsachen des Königlichen Hauses«. Sie gehörte zum »Bureau der Ober-Postdirektion« und war auch räumlich auf deren Grundstück (Königstraße) untergebracht. Ein im Jahre 1864 beschaffter Stundenstempel erhielt die Inschrift »Cabinets-Expedition«. Die Benennung war schon vorher im Schriftwechsel vielfach angewendet worden und verdrängte nach und nach den älteren Namen vollständig, ohne daß eine besondere Verfügung darüber ergangen wäre. Lange Zeit wurden beide Bezeichnungen ohne Unterschied nebeneinander gebraucht. So kam es vor, daß die von der Ober-Postdirektion an die »Expedition für die Postsachen des Königlichen Hauses« gerichteten Vorzeigeverfügungen von dieser unter der Firma »Cabinets-Expedition« erledigt wurden. Nur in der Umschrift des Dienstsiegels blieb zunächst der ursprüngliche Name erhalten. Vom Januar 1876 an sprechen die Akten nur noch vom »Cabinets-Postamt«. Wir gehen wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Änderung mit der am 1. Januar 1876 gelegentlich der endgültigen Vereinigung von Post und Telegraphie allgemein eingeführten anderen Bezeichnung der früheren Postexpeditionen als Postämter (III) zusammenhängt. Demgemäß erhielt auch das im Jahre 1876 gelieferte Dienstsiegel, das im übrigen den preußischen Adler mit Krone und Posthorn zeigte, die Umschrift »Kabinets-Postamt Berlin«. Die Schreibweise »Kabinettspostamt« bildete sich später stillschweigend heraus. Der eigenartige Name hat hin und wieder zu Irrtümern und Zweifeln Anlaß gegeben. So fragte im Jahre 1901 das Reichsversicherungsamt bei der Ober-Postdirektion an, ob das Kabinettspostamt eine Abteilung oder ein Zubehör des Geheimen Zivilkabinetts des Kaisers und Königs bilde.

Daß das Kabinettspostamt »in rechnerischer Beziehung eine Abteilung des Hofpostamts« sei, erwähnt ausdrücklich zuerst die Geschäftsanweisung von 1876. Im Jahre 1881 wurde ergänzend verfügt, daß die Beamten einschließlich der unteren Beamten des Kabinettspostamts planmäßig beim Hofpostamt zu führen seien, während das Amt im übrigen weiter der Ober-Postdirektion unmittelbar unterstehe. Die Beamtenschaft bestand im Jahre 1862 aus zwei Ober-Postsekretären, denen ein Postexpedient beigegeben war, und aus mehreren »Cabinetsboten«, die auch »Cabinetsbriefträger« genannt wurden. Später versahen vier Beamte (Sekretäre und Assistenten) und sechs (schließlich sieben) Kabinettsbriefträger den Dienst. Der älteste Beamte nahm neben der Beteiligung am praktischen Dienst die Vorstehergeschäfte wahr. Am 1. April 1905 wurde dem Kabinettspostamt ein Ober-Postsekretär »als Vertreter des Ober-Postdirektors in der Leitung des Amtes« zugeteilt. Eine Strafbefugnis stand dem Ober-Postsekretär gegenüber den Beamten und den Briefträgern nicht zu; über alle Fälle, die ein Einschreiten im Wege der Dienstzucht erforderlich machten, war dem Ober-Postdirektor Vortrag zu halten

Solche Fälle ersterer Art dürften kaum vorgekommen sein, da für die Beschäftigung beim Kabinettspostamt selbstverständlich nur die zuverlässigsten und tüchtigsten Beamten ausgewählt wurden. Reichte die Beamtenschaft bei außergewöhnlichem Geschäftsandrang zur Bewältigung der Arbeit nicht aus, so war das Hofpostamt gehalten, auf Ersuchen sofort besondere Kräfte zur Verfügung zu stellen. Zur weiteren Entlastung und zugleich zur Beschleunigung und größeren Sicherung der ordnungsmäßigen Erledigung der Geschäfte trat vom Jahre 1892 an für die Zeit, in der sich der Hof in Berlin befand, im Königlichen Schlosse eine Postbetriebstelle als Zweigstelle in Wirksamkeit. Sie hatte die Postsendungen an die Bewohner des Schlosses zu bestellen, Postwertzeichen zu verkaufen und die bei ihr eingelieferten Briefsendungen dem Briefpostamt zu überweisen. Außer zwei Postbeamten waren bei der Zweigstelle noch zwei Amtsdiener des Ober-Hofmarschallamts tätig, denen insbesondere die Bestellung oblag. Der Dienst bei der Zweigstelle lief von 7 Uhr vormittags bis 10 Uhr nachmittags. Das Kabinettspostamt selbst hielt seit dem Herbst 1888 ununterbrochenen Dienst ab.

Einen tieferen Einblick in die Aufgaben und den Dienstbetrieb des Kabinettspostamts gewährt die im Jahre 1893 in Kraft gesetzte Geschäftsanweisung, die zwar im Laufe der Zeit mannigfache Änderungen erfahren hat (namentlich bei der Neuaufstellung im Jahre 1908), in ihren Grundzügen aber dauernd in Geltung geblieben ist. Danach lag dem Kabinettspostamt »die Bearbeitung der Postsachen des Königlichen Hauses und gewisser hoher Behörden« ob. Nach einem der Geschäftsanweisung beigefügten »Verzeichnisse der Behörden, Beamten und Vollmachtserteilungen bei dem Kabinetts-Postamte zu Berlin C« kamen nicht weniger als 31 Behörden usw. mit zum Teil außerordentlich starkem Postverkehr in Betracht. Namentlich waren zu bearbeiten die Postsachen

1. der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften des Kaiser- und Königshauses,
2. der in Berlin vorübergehend sich aufhaltenden Mitglieder fremder regierender Fürstenhäuser,
3. der Königlichen und Fürstlichen Hofstaaten und der hochgestellten Personen aus der Umgebung der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften,
4. der Geheimen Kabinette des Kaisers und Königs,
5. des Staatsministeriums und des Kriegsministeriums bezüglich der Allerhöchsten Kabinettsordern,
6. des Auswärtigen Amts, ferner
7. die für das Reichsamt des Innern, das Reichsschatzamt, das Oberseeamt und die einzelnen Abteilungen dieser Behörden eingehenden Postsendungen.

Zum Zwecke der Absendung und des Empfanges der von ihm zu bearbeitenden Postsachen trat das Kabinettspostamt im allgemeinen nur in Verbindung mit dem Briefpostamt (gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen jeder Art) und dem Hofpostamt (Wert- und Einschreibpakete, Wertbriefe, Postanweisungen), die sich ebenfalls auf dem großen Postgrundstück an der König- und der Spandauer Straße befinden; hinsichtlich der gewöhnlichen Pakete ergab sich noch ein Verkehr mit dem Paketpostamt in der Oranienburger Straße. Mit diesen Postanstalten unterhielt das Kabinettspostamt naturgemäß zahlreiche Beziehungen, bei deren Regelung der Grundsatz eines leichten, schnellen und sicheren Verfahrens, insbesondere im Hinblick auf den wechselseitigen Austausch der Sendungen, überall zur Durchführung kam. Daß für die Behandlung der Postsachen die Bestimmungen der »Allgemeinen Dienstanweisung« nicht ausreichten, daß vielmehr Sondervorschriften der verschiedensten Art zu beachten waren, liegt auf der Hand. Beispielsweise erfuhren die Auslandsendungen des Auswärtigen Amts eine andere Behandlung, je nachdem sie den allgemeinen Vorschriften zu unterwerfen, mittels besonderer Depeschenkasten (als Wertsendungen oder Einschreibbriefe) zu versenden, in Depeschensäcken zu übermitteln

oder durch Postkuriere bis zur Grenze zu befördern waren. Die Ausführung dieser Kurierreisen gehörte zu den Aufgaben der Kabinettsbriefträger, die auch die Beförderung der Postsendungen für den Kaiser und sein Gefolge zwischen Berlin und dem jeweiligen Hoflager regelmäßig zu besorgen hatten. Solche Kurierreisen fanden u. a. statt

in den Jahren	für das Auswärtige Amt	nach dem Kaiserl. Hoflager
1906	98	154
1907	99	146
1908	78	121.

Beim Aufenthalt der Allerhöchsten Herrschaften im Neuen Palais fertigte das Kabinettspostamt »Hoflagerkartenschlüsse« auf Wildpark ab, die auf dem gewöhnlichen Postwege befördert wurden. Ein Licht auf die Tätigkeit des Kabinettspostamts wirft auch die Art der bei ihm geführten Bücher. Außer den Kassen- und Rechnungsbüchern kamen in Betracht

1. das Annahmebuch für Pakete und Sendungen gegen Schein,
2. das Annahmebuch für Allerhöchste und Höchste Handschreiben sowie für eingeschriebene Briefe,
3. das Annahmebuch für eingeschriebene Briefe und für Allerhöchste Kabinettsordern
   a) aus den Geheimen Kabinetten des Kaisers und Königs,
   b) aus den Staatsministerien und dem Kriegsministerium,
4. das vereinigte Ankunfts- und Lagerbuch für gewöhnliche Pakete, Wert- und Einschreibsendungen (später mehrere nach Empfangstellen getrennte Lagerbücher),
5. das Ankunftsbuch für Briefe an S. M. den Kaiser und König,
6. die Bestellungsbücher für die Kabinettsbriefträger.

Sehr verwickelt waren die Vorschriften bezüglich der Ausgabe und der Bestellung der Sendungen. Für die Entscheidung der Frage, ob eine Sendung zur Abholung bereit zu halten oder abzutragen sei, waren nicht nur die Empfangstelle, die Sendungsgattung und die Zeit des Einganges maßgebend, auch die absendende Stelle und etwaige besondere Umstände spielten dabei zum Teil eine Rolle. Die Formen der Aushändigung sowohl im Falle der Abholung durch Leibgendarmen oder Geheime Kanzleidiener als auch im Falle der Bestellung bildeten eine Wissenschaft für sich. Dem Verständnis und dem Taktgefühl aller Angehörigen des Kabinettspostamts war hier ein weiter Spielraum gewährt.

Erforderte die Schwierigkeit der Arbeit beim Kabinettspostamt, alle Einrichtungen so zweckmäßig und einfach wie nur irgendmöglich zu gestalten, so darf es doch nicht wundernehmen, wenn bei der vielfach auf Überlieferung beruhenden Handhabung des Dienstes hier und da ein »Zopf« aus der Väter Zeiten hängen blieb. So wurden noch im Herbst 1918 alle für das Auswärtige Amt eingehenden gewöhnlichen Briefsendungen, einschließlich der Streifbanddrucksachen, einzeln in ein »Postbuch« eingetragen. Dies Postbuch war offenbar ein unmittelbarer Sprößling des Amtsschriftenbuchs weiland Joachim Friedrichs aus dem Jahre 1604.

Den Anlaß zur Aufhebung des Kabinettspostamts gab der erhebliche Rückgang in seinem Geschäftsumfang. Ihm lagen zuletzt nur noch ob

1. die Bestellung der gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen an die im Schlosse befindlichen Behörden der früheren Hofhaltungen und an das Reichsministerium des Innern,

2. die Bearbeitung aller Postsachen des Auswärtigen Amts, des Reichskolonialamts und des Personalamts im Kriegsministerium,
3. die Abfertigung von Kurieren sowie die Verteilung und Absendung der von Kurieren überbrachten Sendungen.

Die Dienstgeschäfte unter 1. sind nunmehr dem Briefpostamt, die übrigen Leistungen dem Postamt Berlin W 8 (Französische Straße) übertragen worden. Die Räume erbte das Hofpostamt.

Die Ober-Postdirektion Berlin hat dem Kabinettspostamt, entsprechend der Wichtigkeit seiner Aufgaben, jederzeit eine besondere Fürsorge und Aufmerksamkeit zuteil werden lassen. Das spricht sich nicht nur aus in der steten lebendigen Anteilnahme an der ordnungsmäßigen Abwicklung des Dienstes und in der häufigen und eingehenden Prüfung aller Einrichtungen durch die Bezirksaufsichtsbeamten, es kam auch darin zum Ausdruck, daß sich die Ober-Postdirektion die Entscheidung in allen wichtigeren Angelegenheiten vorbehalten und den Vorsteher des Kabinettspostamts ein für allemal angewiesen hatte, über wesentliche Vorkommnisse stets ungesäumt Bericht zu erstatten, auch im Falle selbständiger Anordnungen grundsätzlicher Art die Genehmigung nachträglich einzuholen.

Beim Durchblättern der Akten des Kabinettspostamts fesseln vor allem einige Seiten, die die Erinnerung wachrufen an die ehrwürdige Gestalt des alten Kaisers. Im April 1872 war ein Dienstsiegel beschafft worden, das außer dem Reichswappen die Umschrift »Expedition für die Postsachen des Kaiserlichen Hauses« trug. Dem scharfen Auge des Herrschers war dies nicht entgangen. Schon im Juni desselben Jahres lief beim General-Postamt ein Schreiben vom Präsidenten des Reichskanzleramts (Delbrück) ein, wonach der Kaiser und König mißfällig wahrgenommen habe, daß sich die Post eines Dienstsiegels bediene, das in der Umschrift die Bezeichnung »des Kaiserlichen Hauses« führe. »Diese Bezeichnung entspricht nicht den bestehenden Allerhöchsten Bestimmungen und ist deshalb unzulässig. Derartige Dienstsiegel sind daher sofort außer Gebrauch zu setzen und durch Dienstsiegel mit der Bezeichnung ‚des Königlichen Hauses‘ zu ersetzen«. Der Kaiser fühlte sich immer noch in erster Linie als geborener König von Preußen. Er hatte, wie Bismarck in seinen »Gedanken und Erinnerungen« mit Bezug auf die Auseinandersetzungen über die Kaiserfrage im Jahre 1870 schildert, das Bedürfnis, gerade das überlegene Ansehen der angestammten preußischen Krone mehr als das des Kaisertitels zur Anerkennung zu bringen. »Was soll mir der Charakter-Major« hatte er bei den ersten Erörterungen über den Kaisertitel unwirsch gefragt. Eine zweite Erinnerung knüpft sich an den neunzigsten Geburtstag des Kaisers am 22. März 1887. Der Berliner Ober-Postdirektor überreichte dem Staatssekretär des Reichs-Postamts in der gewiß berechtigten »Annahme, daß es von Bedeutung sein möchte«, eine »Nachweisung der Stückzahl der bei dem Kabinettspostamt in der Zeit vom 16. bis einschließlich 23. März dieses Jahres an des Kaisers und Königs Majestät eingegangenen Postsendungen«. Man hatte, ohne die von Privatpersonen ausgegangenen gewöhnlichen Bittgesuche, 7481 Briefsendungen gezählt. Es ist bedauerlich, wenn auch verständlich, daß diese Statistik unter dem einseitigen Gesichtspunkte der vom Kabinettspostamt bewältigten Arbeitsleistung aufgestellt worden ist. Es wäre von Wert gewesen, zu erfahren, wie sich die Sendungen auf Inland und Ausland verteilten. Die Auslandsendungen machten sicherlich einen beträchtlichen Teil aus. Wissen wir doch, daß sich damals nicht nur alle europäischen Völker, sondern sämtliche Kulturvölker der Erde in Ehrfurcht vor dem großen Menschen Wilhelm I. neigten und sich in Grüßen und Gaben der Liebe gegenseitig überboten. Als am Abend des 22. März ganz Deutschland in Lichterglanz erstrahlte, da war es in Berlin besonders der Pariser Platz, der einem Lichtmeere glich. »Vornehm präsentierte sich das Hotel der französischen Botschaft, dessen Fassade ein breiter Lichtgürtel umschloß«, so berichtet die Chronik. Welcher Art aber die aus Deutschland selbst an den Kaiser gerichteten

Sendungen waren, ergibt sich aus dem allgemeinen Dankerlaß vom 23. März: »Von Gemeindeverbänden größeren wie kleineren Umfanges, von Collegien, Corporationen und Genossenschaften jeder Art, von wissenschaftlichen und Kunstinstituten, von Anstalten und einzelnen Personen bin Ich in der herzlichsten Weise beglückwünscht worden. Künstler, bildende wie darstellende, Studierende der deutschen Universitäten, Akademien und technischen Hochschulen, Krieger-, Turn-, Bürger- und andere Vereine, Gilden und Innungen haben in der verschiedensten Weise ihre treue Anhänglichkeit an Mich kundgetan«.

Als mit der Aufhebung des Kabinettspostamts die fünfhundertjährige Geschichte der Kanzlei-Botenanstalt, der Mutter der brandenburgisch-preußischen Staatspost und damit auch der Reichspost, hinsichtlich ihres ursprünglichen Gründungszweckes zum Abschluß kam, da war in Weimar — fast am gleichen Tage — die Vereinheitlichung des gesamten deutschen Postwesens durch Übernahme der Postverwaltungen von Bayern und Württemberg auf das Reich im Grundsatze festgelegt und so auf reichsdeutschem Boden das letzte Ziel äußerer Entfaltung erreicht worden. Das ist ein eigener Zufall. Oder soll man es anders deuten? Wie dem auch sein mag, eine neue Zeit deutscher Postgeschichte beginnt. Kein größerer Ruhm kann ihr zuteil werden, als wenn man dereinst von ihr sagen wird: sie war der alten Zeit würdig.

Zur Geschichte des Briefeschießens.

Von Franz M. Feldhaus in Berlin-Friedenau.

Mein längst verstorbener Onkel, der Postrat Blumberger, hatte im Archiv für Post und Telegraphie (1886, S. 616 bis 632) aus der Chronik unserer Vaterstadt Neuß die Berichte vom Briefeschießen während der harten Belagerung im Jahre 1475 mitgeteilt. Aus Heimatsgefühl habe ich auch später stets auf Nachrichten über Briefeschießen geachtet, auch schon einmal eine Zusammenstellung älterer Angaben veröffentlicht (F. M. Feldhaus, Die Technik der Vorzeit, Leipzig 1914, Sp. 136). Hier will ich die früheren und die inzwischen aufgekommenen Nachrichten zusammenfassen.

Schon Herodot, der Vielgereiste, schrieb um 450 v. Chr., daß die Perser im Jahre 480 bei der Belagerung von Potidäa in Griechenland Briefe um Pfeile gewickelt und den Verbündeten zugeschossen hätten. Durch einen verirrten Pfeil wurde diese List entdeckt (Herodotos, Buch 8, Kap. 128).

Zu den Anekdoten der Weltgeschichte gehört die Nachricht, daß im Jahre 353 v. Chr. ein Schütze dem König Philipp von Mazedonien das rechte Auge mit einem Pfeil ausgeschossen habe, auf den er geschrieben hatte: »dem König Philipp in sein rechtes Auge«. Der König schoß angeblich den Pfeil mit der Aufschrift zurück, er werde den Schützen nach Eroberung der Stadt hängen lassen (Hertslet, Treppenwitz der Weltgeschichte, 9. Aufl. 1918, S. 82).

Was bei Herodot stand, und was man sich von Philipp erzählte, muß im Altertum allbekannt gewesen sein. Aber auch das Mittelalter hatte vom Briefeschießen Kenntnis. Jüngst fand ich den bildlichen Beweis dafür. In der berühmten Minnesängerhandschrift, der Großen Heidelberger Liederhandschrift, die man früher Manesse-Handschrift nannte, sah ich auf Blatt 256 eine Malerei, die darstellte, wie ein Liebhaber seiner Dame einen Pfeil zuschießt,

an den ein Brief gebunden ist. Die Malereien dieser Bilderhandschrift stammen von etwa 1310.

Aus dem Jahre 1475 haben wir dann die erwähnte Neußer Nachricht, daß am 21. April »uyss (= aus) dem coelschen heir (= cölnischen Heere) troestlich briewe bynnen Nuyss geschossen« wurden. Diese Schießpost wurde dann einen Monat lang zwischen den von Karl dem Kühnen belagerten Einwohnern der Stadt Neuß und den zu ihrem Entsatz herangezogenen Truppen aus Köln über Karls Lager hinweg fortgesetzt (Archiv für Post und Telegraphie, 1886, S. 616 bis 632).

Um 1785 muß den Franzosen das Briefeschießen in hohlen Kugeln, die sie »boulets messagers« nannten, bekannt gewesen sein; denn der Berliner Gelehrte Krünitz erwähnt diese Post in seiner großen »Encyklopädie« (Band 34, S. 390). Um jene Zeit machte ein Ungenannter der »Commission temporaire des arts« zu Paris den Vorschlag, eine Verbindung mit den Heeren der Republik durch Briefe zustande zu bringen, die in hohlen, in ihren Hälften durch Scharniere verbundenen Kugeln von Station zu Station aus Geschützen geschossen werden sollten. Die Nachricht davon findet sich in einer schön gemalten Bilderhandschrift jener Zeit, die verschiedene Erfindungen behandelt und sich im Besitze des Grafen von Klinckowström in München befindet. Die Geschützrohre scheinen, wie man aus den Malereien erkennt, starr eingemauert gewesen zu sein. So sollten sie ihre Post stets zum gleichen Punkte der nächsten Station schießen, wo man die Geschosse mit ihrem Briefinhalt in sandgefüllten Gruben auffangen wollte.

Um 1810 spukte der Gedanke des Briefeschießens wieder; kein Geringerer als der Dichter Heinrich v. Kleist beschäftigte sich damals öffentlich mit der »Bombenpost«. Er schreibt:

Nützliche Erfindungen.

Entwurf einer Bombenpost.

Man hat in diesen Tagen, zur Beförderung des Verkehrs innerhalb der Gränzen der vier Welttheile, einen elektrischen Telegraphen erfunden; einen Telegraphen, der mit der Schnelligkeit des Gedankens, ich will sagen in kürzerer Zeit als irgend ein chronometrisches Instrument angeben kann, vermittelst des Elektrophors und des Metalldrahts Nachrichten mittheilt; dergestalt, daß, wenn jemand, falls nur sonst die Vorrichtung dazu getroffen wäre, einen guten Freund, den er unter den Antipoden hätte, fragen wollte: wie geht's dir? derselbe, ehe man noch eine Hand umkehrt, ohngefähr so, als ob er in einem und demselben Zimmer stünde, antworten könnte: recht gut. So gern wir dem Erfinder dieser Post, die recht eigentlich auf Flügeln des Blitzes reitet, die Krone des Verdienstes zugestehen, so hat doch auch diese Fernschreibekunst noch die Unvollkommenheit, daß sie, dem Vorteile des Kaufmanns wenig ersprießlich, nur zur Versendung ganz kurzer, lakonischer Nachrichten, nicht aber zur Übermittlung von Briefen, Berichten, Beilagen und Paketen taugt. Demnach schlagen wir, um auch diese Lücke zu füllen, zur Beschleunigung und Vervielfachung der Handels-Communikationen, wenigstens innerhalb der Gränzen der cultivirten Welt, eine Wurf- oder Bombenpost vor; ein Institut, das sich, auf zweckmäßig innerhalb des Raumes einer Schußweite angelegten Artillerie-Stationen, aus Mörsern oder Haubitzen hohle, statt des Pulvers mit Briefen und Paketen angefüllte Kugeln, die man ohne alle Schwierigkeit mit den Augen verfolgen und, wo sie hinfallen, falls es ein Morastgrund ist, wieder auffinden kann, zuwürfe; dergestalt, daß die Kugel, auf jeder Station zuvörderst eröffnet, die respektiven Briefe für jeden Ort herausgenommen, die neuen hineingelegt, das Ganze wieder verschlossen, in einen neuen Mörser geladen, und zur nächsten Station weiter spediert werden könnte. Den

Prospectus des Ganzen und die Beschreibung und Auseinandersetzung der Anlagen und Kosten behalten wir einer umständlicheren Abhandlung bevor. Da man auf diese Weise, wie eine kurze mathematische Berechnung lehrt, binnen Zeit eines halben Tages gegen geringe Kosten von Berlin nach Stettin oder Breslau würde schreiben oder respondieren können, und mithin, verglichen mit unseren reitenden Posten, ein zehnfacher Zeitgewinn entsteht oder es eben soviel ist, als ob ein Zauberstab diese Orte der Stadt Berlin zehnmal näher gerückt hätte: so glauben wir für das bürgerliche sowohl als handeltreibende Publicum, eine Erfindung von dem größesten und entscheidendsten Gewicht, geschickt, den Verkehr auf den höchsten Gipfel der Vollkommenheit zu treiben, an den Tag gelegt zu haben.

Berlin, den 10. October 1810.

Schreiben eines Berliner Einwohners an den Herausgeber der Abendblätter.

Mein Herr!

Dieselben haben in dem 2. Stück der Abendblätter unter der Rubrik: Nützliche Erfindungen den Entwurf einer Bombenpost zur Sprache gebracht; einer Post, die der Mangelhaftigkeit des elektrischen Telegraphen, nämlich sich mit nichts als kurzen Anzeigen befassen zu können, dadurch abhilft, daß sie dem Publico auf zweckmäßig angelegten Artillerie-Stationen Briefe und Pakete mit Bomben und Granaten zuwirft. Erlauben Dieselben mir zu bemerken, daß diese Post nach einer in Ihrem eigenen Aufsatz enthaltenen Äußerung voraussetzt, der Stettiner oder Breslauer Freund habe auf die Frage des Berliners an ihn: wie geht's dir? zu antworten: recht gut! Wenn derselbe jedoch, gegen die Annahme, zu antworten hätte: soso! oder: mittelmäßig! oder: die Wahrheit zu sagen, schlecht; oder: gestern Nacht, da ich verreist war, hat mich meine Frau hintergangen; oder: ich bin in Prozessen verwickelt, von denen ich kein Ende absehe, oder: ich habe Bankerott gemacht, Haus und Hof verlassen und bin im Begriff, in die Welt zu gehen: so gingen, für einen solchen Mann, unsere ordinairen Posten geschwind genug. Da nun die Zeiten von der Art sind, daß von je hundert Briefen, die zwei Städte einander zuschicken, neunundneunzig Anzeigen von der besagten Art enthalten, so dünkt uns, sowohl die elektrische Donnerwetterpost, als auch die Bomben- und Granatenpost kann vorläufig noch auf sich beruhen, und wir fragen dagegen an, ob Dieselben nicht die Organisation einer anderen Post zu Wege bringen können, die, gleichviel ob sie mit Ochsen gezogen oder von eines Fußboten Rücken getragen würde, auf die Frage: wie geht's dir? von allen Orten mit der Antwort zurückkäme: je nun! oder: nicht eben übel, oder: die Pfandbriefe stehn wieder al pari, oder: meine beiden Töchter habe ich kürzlich verheiratet; oder: morgen werden wir unter dem Donner der Kanonen ein Nationalfest feiern, und was dergleichen Antworten mehr sind. Hierdurch würden Dieselben sich das Publicum auf das lebhafteste verbinden, und da wir von Dero Eifer zum Guten überall, wo es auf Ihrem Wege liegt, mitzuwirken, überzeugt sind, so halten wir uns nicht auf, die Freiheit dieses Briefes zu entschuldigen, und haben die Ehre, mit der vollkommensten und ungeheucheltsten Hochachtung zu sein usw.

Der Anonymus.

Berlin, den 14. October 1810.

Antwort an den Einsender des obigen Briefes.

Dem Einsender obigen witzigen Schreibens geben wir hiermit zur Nachricht, daß wir uns mit der Einrichtung seiner Ochsenpost oder seines moralischen und publizistischen Eldorados nicht befassen können. Persiflage und Ironie sollen uns,

in dem Bestreben, das Heil des menschlichen Geschlechts, soviel als auf unserem Wege liegt, zu befördern, nicht irre machen. Auch in dem, Gott sei Dank! doch noch keineswegs allgemeinen Fall, daß die Briefe mit lauter Seufzern beschwert wären, würde es aus ökonomischen und kaufmännischen Gesichtspunkten noch vorteilhaft sein, sich dieselben mit Bomben zuzuwerfen. Demnach soll nicht nur der Prospectus der Bombenpost, sondern auch ein Plan zur Einsammlung der Actien in einem unserer nächsten Blätter erfolgen.

Die Redaktion.

Hierzu ist zu bemerken, daß alle drei Einsendungen von Kleist selbst herrühren (Schmidt, Steig und Minde-Pout, Werke von H. v. Kleist, Leipzig, o. J., Bd. 4, S. 218 u. 221; Anmerkungen S. 277 u. 278). Der Kleistsche Plan war nicht ernst gemeint, sondern hatte politische Tendenz (Steig, Heinrich v. Kleists Berliner Kämpfe, Berlin 1901, S. 68 bis 69).

1831 macht der Ingenieur Alexander Gordon in London der englischen Militärbehörde den Vorschlag, lange hohle Bomben zur Beförderung von Depeschen und Briefen auf 3 Meilen Entfernung zu schleudern (A. Gordon, Fortbewegung durch Tierkraft, Weimar 1833, S. 50).

Während des Weltkriegs wurden häufig Befehle aus kleinen Minenwerfern in benachbarte Stellungen geschossen. Und jüngst machte die Londoner »Daily Mail« den Vorschlag, die vielen für den Krieg gefertigten, nun nutzlosen Geschosse zum Schießen von Post zu verwenden (Berliner Zeitung am Mittag vom 12. März 1919).

Nachruf.

Direktor im Reichspostministerium Aschenborn †.

Am 28. November 1919 ist der Direktor im Reichspostministerium Aschenborn im Alter von 59 Jahren an Herzschwäche verschieden.

Aschenborn war am 7. April 1860 in Arnswalde als Sohn eines Rechtsanwalts geboren. Er besuchte die Gymnasien zu Frankfurt (Oder) und Wongrowitz und legte Ostern 1879 die Reifeprüfung ab. Nach dem Besuche der Universitäten Breslau, Leipzig und Greifswald bestand er 1882 die Referendarprüfung. Dann war er bis 1887 beim Amtsgericht in Stettin als Gerichtsreferendar tätig. 1887 legte er die große juristische Staatsprüfung ab, 1890 wurde er unter Ernennung zum Regierungsassessor in die allgemeine Staatsverwaltung übernommen und 1893 bei der Regierung in Minden (Westf.) zum Regierungsrat ernannt. Daneben wirkte er bei der Ober-Postdirektion daselbst als Rechtsbeistand. 1897 trat er zur Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung über, er wurde 1898 zum Ober-Postrat und ständigen Hilfsarbeiter im Reichs-Postamt, 1899 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat und 1903 zum Geheimen Ober-Postrat ernannt. Seit 1. Oktober 1911 mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Abteilungsdirigenten bei der dritten Abteilung des Reichs-Postamts betraut, trat er am 9. Dezember 1911 als Direktor im Reichs-Postamt an die Spitze der Abteilung und übernahm damit das Rechnungs- und Postbankwesen, die Angelegenheiten der Bauverwaltung sowie die soziale und die Wohnungsfürsorge.

Ausgezeichnet durch klaren Verstand, schnelle Auffassung, sicheres Urteil und tiefes Wissen, womit sich eine nachdrückliche Willenskraft verband, hat Aschenborn in seiner Laufbahn Bedeutendes geleistet und vorbildlich gewirkt. Viele einschneidende Neuerungen und Verbesserungen sind seiner Anregung zu verdanken. Auf dem Gebiete des Rechnungswesens hat er eine umgestaltende und belebende Tätigkeit entfaltet und eine Reihe von Vereinfachungen geschaffen. Sein Hauptaugenmerk richtete er darauf, das Postbankwesen den Bedürfnissen der Handels- und Geschäftswelt anzupassen. Schon bald nach der Aufnahme seiner Tätigkeit im Reichs-Postamt erkannte er mit vorausschauendem Blick die Bedeutung des Postscheckverkehrs für unsere Geld- und Volkswirtschaft und ließ es sich angelegen sein, das Postscheckwesen in Deutschland einzuführen. Als der Plan unter großen Schwierigkeiten und nach langwierigen Verhandlungen verwirklicht worden war, machte es sich Aschenborn zur Lebensaufgabe, den neuen Zweig der Reichs-Postverwaltung auszubauen, neue Verwendungsmöglichkeiten für den Scheck, die Überweisung und die Zahlkarte zu schaffen und den bargeldlosen Zahlungsausgleich, den er mit allen zu Gebote stehenden Mitteln förderte, auf eine hohe Stufe der Entwicklung zu bringen. Er hat es verstanden, das Postscheckwesen zum Allgemeingut und zu einer Einrichtung zu gestalten, die im deutschen Geldverkehr nicht mehr entbehrt werden kann, und die Genugtuung und die Freude gehabt, sein Werk von großem Erfolg gekrönt zu sehen. Die deutschen Postscheckeinrichtungen sind für die ausländischen Postverwaltungen, die den Postscheckverkehr eingeführt haben oder einzuführen beabsichtigen, vorbildlich geworden. Erwähnung verdient auch die Einführung des Postprotestes, für den er die Bestimmungen mit der ihm eigenen Gründlichkeit bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet hat, wie überhaupt sich die von ihm erlassenen Vorschriften und ausgehenden Schreiben stets durch große Klarheit und leicht faßliche Ausdrucksweise ausgezeichnet haben. Schriftstellerisch ist Aschenborn durch die Ausgabe seiner von tiefem Verständnis für das Postrecht zeugenden Erläuterungen zum Postgesetz hervorgetreten.

Für die soziale und die Wohnungsfürsorge zeigte er volles Verständnis und er ließ sich bei allen einschlägigen Angelegenheiten, Änderungen und Entscheidungen stets von der Rücksicht auf das Wohl der Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung leiten. Besondere Erwähnung verdient die von ihm geschaffene Einrichtung einer Krankenkasse für die unteren Beamten. Die Stiftung »Töchterhort« für verwaiste Töchter von Post- und Telegraphenbeamten hat in ihm einen eifrigen Förderer gehabt.

Wenngleich sein Wirkungskreis, besonders in den letzten Jahren, durch die Fülle der neuen Aufgaben immer umfangreicher wurde und die Arbeitslast dadurch ständig zunahm, bewahrte Aschenborn zu allen, die mit ihm in Berührung kamen, stets die ihm eigene Liebenswürdigkeit und Freundlichkeit, verbunden mit vornehmer Gesinnung, und stand jedem gern mit Rat aus dem Schatze seiner Lebenserfahrungen zur Seite. Die vielen und schwierigen Verhandlungen, die die Neuerungen und Änderungen bedingten, wußte er mit großem Geschick zu führen und immer zu einem alle beteiligten Kreise befriedigenden Abschluß zu bringen. Das ihm innewohnende Pflichtbewußtsein war derart stark ausgeprägt, daß er unter Hintansetzung seiner Gesundheit so lange im Dienst blieb, bis seine Kräfte völlig versagten. Seine Willenskraft und Selbstbeherrschung bewahrte er bis zum letzten Augenblicke seines Lebens, als er seine Familienangehörigen an sein Krankenbett rufen ließ, um von ihnen für immer Abschied zu nehmen.

Sanft und schmerzlos ging der vortreffliche Mann ein zur Ewigkeit. Weit über das Grab hinaus erstrecken sich die Spuren seines Wirkens und sichern ihm ein dauerndes ehrenvolles Gedächtnis.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 2 Berlin, Februar 1920

Etwas über Zinseszins-Rechnung.

Vom Geheimen Postrat Professor Dr. Breisig in Berlin.

Wer die Ankündigung der kürzlich aufgelegten Deutschen Spar-Prämienanleihe von 1919 in betreff der darin versprochenen geldlichen Leistungen etwas genauer gelesen hat, wird über die Höhe der ins Spiel tretenden Summen erstaunt gewesen sein. Zu den aus dem Plan ohne weiteres ersichtlichen Summen für die Gewinne, nämlich jährlich 50 Millionen Mark (abgekürzt Mill.), also nach Abzug von 10 v H in 80 Jahren zusammen 3 600 Mill., für Tilgung (5 000 Mill.) und für Vergütung (5 875 Mill.) treten noch die nicht im ganzen angegebenen Summen für die einfache Verzinsung. Im ersten Jahre sind für 50 000 Anleihestücke je 50 *M* Zinsen zu zahlen, im zweiten Jahre für dieselbe Zahl je 100 *M*. Führt man die Rechnung fort, so ergeben sich innerhalb der ersten 10 Jahre an einfachen Zinsen, die mit den getilgten Stücken ausgezahlt werden, im ganzen 137,5 Mill. Mark. Der Betrag steigt stark, je später das Stück ausgelost wird. Für die 50 000 Stücke, die in den letzten 10 Jahren ausgelost werden, sind 1 887,50 Mill. Mark an einfachen Zinsen zu zahlen. Insgesamt entsteht für die einfachen Zinsen ein Aufwand von 9 375 Mill. Mark.

Wir haben also planmäßig an baren Aufwendungen

für Tilgung	5 000	Mill. Mark,
» einfache Verzinsung	9 375	» » ,
» Vergütung	5 875	» » ,
» Gewinne	3 600	» » ,
zusammen	23 850	Mill. Mark,

gegen eine Anleihesumme von »nur« 5 000 Mill. Mark.

Es kann natürlich kein Zweifel sein, daß das Reich den Unterschied dieser Summen nicht aus anderen Quellen als solchen, die mit der Verwaltung der Anleihe zusammenhängen, den Zeichnern geben kann; es ist vielmehr zu vermuten, daß es bei der gewählten Form dieses Finanzgeschäfts noch einen merklichen Vorteil haben wird. Obwohl jeder auf die Frage, wodurch diese Summen aufgebracht, d. h. anderswo erspart werden können, die Antwort geben wird, daß dies auf dem Unterschied von Zins und Zinseszins beruhe, wird man erstaunt sein, daß aus diesem Unterschied solche riesigen Beträge erwachsen können.

Es dürfte, auch abgesehen von diesem besonderen Fall, reizvoll und lehrreich sein, sich über die Zinseszins-Rechnung etwas näher zu unterrichten. Wir wollen dabei das Mathematische soweit wie möglich zurücktreten lassen. Die Zinseszins-Rechnung soll auf eine Reihe von Beispielen angewandt werden, die teils als Merkwürdigkeit, teils in ihrer Bedeutung für das wirtschaftliche Leben eine Betrachtung lohnen.

Die Vorgänge im täglichen Leben, für die Zinsberechnungen in Frage kommen, sind zwar sehr verschiedener Art; sie lassen sich aber, auf das im vorliegenden Belang Wesentliche zurückgeführt, alle auf die einfache Formel bringen, daß der Eigentümer einer Geldsumme (Geldgeber) sie einem anderen, dem Geldnehmer, zu einer von diesem zu wählenden Benutzungsart für eine bestimmte oder unbestimmte Zeit überläßt, gegen eine besonders festzusetzende Vergütung für das Recht der Benutzung, solange die Summe nicht zurückgezahlt ist.

Die feste Vergütung nennt man Zins, wenn sie dadurch bestimmt ist, daß sie für je eine gewisse Zeitspanne, z. B. ein Jahr, einen bestimmten Teil, z B. $^1/_{20}$, der hergegebenen Summe betragen soll. Man drückt bekanntlich diesen Teil in soundso viel Hundertsteln der Summe aus; er würde also im Beispiel $^5/_{100}$ oder 5 v H sein. Die Zahl 5 im vorliegenden Beispiel, oder allgemein die Zahl p bei dem Teil $^p/_{100}$, nennt man den Zinsfuß.

Ein Fall einfacher Zinszahlung liegt bei den Kriegsanleihen vor. Der Zeichner eines Stückes von 1 000 ℳ hat dem Reiche diese Summe für die im einzelnen nicht näher bezeichneten Kriegsaufwendungen gegeben, und zwar für eine nicht näher festgesetzte Zeit; das Reich hat sich dafür verpflichtet, solange die Anleihe besteht, sie mit 5 v H jährlich zu verzinsen und sie gegebenenfalls mit dem vollen Betrage zurückzuzahlen. Sowie der einzelne Zinsschein fällig und von dem Besitzer des Stückes eingelöst wird, ist das Zinsgeschäft für diesen Fall erledigt.

In vielen anderen Fällen des täglichen Lebens werden die Zinsen am Ende des Jahres nicht ausgezahlt, sondern entweder läßt sie der Empfangsberechtigte bei dem Kapital stehen, oder der Zahlungspflichtige behält sie zugunsten des Berechtigten ein. Der erste dieser Fälle liegt in der Regel bei Sparguthaben vor, wo die Zinsen alsdann zu dem bis dahin entstandenen Guthaben zugeschrieben werden, so daß der Sparer, der der Sparkasse gegenüber in diesem Falle der Geldgeber ist, mit einem erhöhten Guthaben in das neue Geschäftsjahr eintritt. Der andere Fall liegt bei den Prämienzahlungen für Lebensversicherungen vor. Bei einer solchen übernimmt der Versicherte vertraglich die Verpflichtung, der Gesellschaft in bestimmten Fristen Geldbeträge zur Verfügung zu stellen, wogegen sich die Gesellschaft verpflichtet, die Beträge nach einem im Vertrag, wenn auch nicht ausdrücklich, festgesetzten Zinsfuß zu verzinsen. Die jährlichen Zinsen sollen aber nicht ausgezahlt, sondern zum Gesamtkapital geschlagen werden, und in jedem Jahre werden sie von dem festgestellten Stand des Kapitals berechnet. Das Kapital wird beim Eintritt bestimmter, vertraglich festgesetzter Ereignisse ausgezahlt. Geschäfte dieser Art führen zur Zinseszins-Rechnung.

Für einzelne Fälle dieser Rechnung gibt es aus der elementaren Mathematik, insbesondere aus der Lehre von den geometrischen Reihen, fertige Formeln. Sie sind aber, abgesehen von ihrem Lehrwert, eigentlich nur zu überschläglichen Rechnungen gut; im praktischen Leben wird jedes einzelne Geschäft von Zinstag zu Zinstag mit einfacher Zinsrechnung durchgeführt; das Zinseszins-Verhältnis ergibt sich ganz von selbst daraus, daß die Zinsen zum Kapital zugerechnet werden. Zum Unterschied von der theoretischen Zinseszins-Rechnung, die nur auf genau vorausbestimmte Vorgänge anwendbar ist, kann diese Art Rechnung allen im wirklichen Leben vorkommenden Änderungen der Verhältnisse folgen, z. B. wechselnden Einlagen eines Sparers oder Änderungen der Personenzahl einer Gemeinschaft von Sparern.

eoretische Zinseszins-Rechnung erleichtert es aber, den ungefähren Gang ine en Geschäfts, einen ungestörten und regelmäßigen Gang vorausgesetzt, , ohne die Ergebnisse jedes Jahres einzeln festzustellen. Sie ist daher, wen ch nicht unentbehrlich, so doch sehr nützlich, um den zeitlichen Verlauf nes solchen ldgeschäfts im voraus zu berechnen.

Um zu seh wie sich ein Zinseszins-Verhältnis aus dem einfachen Zinsverhältnis entwicke, nehmen wir zunächst an, daß die Zinsberechnung von Jahr u Jahr erfolge, und wollen p den Zinsfuß für ein Jahr nennen.

Zu Beginn des Jahres habe der Geldgeber die Summe von 1 000 ℳ a llgemein K_0) hergegeben, gegen einen Zinsfuß von p v H = 5 v H. Am Ende de s Jahres ist der Verpflichtete dem dgeber die Zinsvergütung

$$\frac{p}{100} K_0 = \frac{5}{100} 1 0 \quad = 50 \text{ ℳ}$$

chuldig, und wenn diese Summe, in beiderseitigem Einverständnis, zu dem vorhandenen Kapital geschlagen wird, so beträgt es am Ende des ersten oder am Anang des zweiten Jahres

$$1\,000 + 50 = 1\,000 \left(1 + \frac{5}{100}\right) \text{ℳ}.$$

In allgemeiner Bezeichnungsweise ist aus dem Kapital K_0 zum Zinsfuß p im Laufe eines Jahres das erhöhte Kapital $K_0 \left(1 + \frac{p}{100}\right)$ geworden. Ist nun ein zweites Jahr verflossen, so hat der Verpflichtete Zinsen von 1 050 ℳ zu zahlen. Wir können seine Verbindlichkeit am Ende des zweiten Jahres auf verschiedene Weise ausdrücken. Schreiben wir

$$1\,000 + 50 \text{ plus } 50 + 2{,}5,$$

so heißt dies, daß wir 50 ℳ Zinsen von dem Anfangskapital und 2,50 ℳ von dem Zusatzkapital berechnet haben; wir halten also sozusagen Kapital und Zinsen auseinander. Schreiben wir

$$1\,050 \left(1 + \frac{5}{100}\right),$$

o heißt dies, daß wir ohne nähere Beziehung auf das vorausgehende Jahr damit gerechnet haben, daß das Kapital zu Anfang des Rechnungsjahres 1 050 war und zu 5 v H verzinst wurde. Man kann endlich schreiben

$$1\,000 \left(1 + \frac{5}{100}\right) \left(1 + \frac{5}{100}\right).$$

Dieser Ausdruck stimmt mit den beiden vorigen im Wert vollkommen überein. Die Verpflichtung des Schuldners am Ende des dritten Jahres ergibt sich am einfachsten, wenn wir das am Anfang des Jahres vorhandene Kapital und die darauf am Ende des Jahres entfallenden Zinsen jedes für sich aufführen. Das Kapital beträgt $1\,000 \left(1 + \frac{5}{100}\right) \left(1 + \frac{5}{100}\right)$, die Zinsen betragen $\frac{5}{100}$ davon, also $\frac{5}{100} 1\,000 \left(1 + \frac{5}{100}\right) \left(1 + \frac{5}{100}\right)$. Zieht man die Posten zusammen, so ergibt sich

$$1\,000 \left(1 + \frac{5}{100}\right) \left(1 + \frac{5}{100}\right) \left(1 + \frac{5}{100}\right).$$

Beachten wir, daß sich das Kapital am Ende des ersten Jahres dadurch ergab, daß man das Anfangskapital einmal mit $\left(1 + \frac{5}{100}\right)$ vervielfältigte, daß diese Vervielfältigung für das Ende des zweiten Jahres zweimal, für das Ende des dritten Jahres dreimal zu geschehen hat, so erkennen wir, wie wir für eine beliebige Zahl von Jahren zu verfahren haben.

Wenn ein Kapital von 1 000 ℳ beispielsweise 20 Jahre auf 5 v H Zinseszins gestanden hat, mit der Bedingung, daß stets die vollen Zinseszinsen berechnet werden sollen, so ist es zu dem Betrag angewachsen

$$1\,000 \left(1 + \frac{5}{100}\right)^{20},$$

welche Angabe in einer den meisten Lesern bekannten, durch Herkommen festgelegten Bezeichnungsweise bedeutet, daß die Zahl 1 000 zwanzigmal mit 1,05 vervielfältigt werden soll. Offenbar kann jeder, der das einfache Rechnen gelernt hat, diese Aufgabe mit vollkommener Genauigkeit oder beliebig abgekürzt ausführen. Daß man dafür bequemer Logarithmen benutzt, ändert das Ergebnis weder seinem Wert nach, noch gibt es ihm einen über das gewöhnliche Rechnen hinausgehenden mathematischen Rang.

In dem, was wir bisher abgeleitet haben, liegt das ganze Wesen der Zinseszins-Rechnung. Man kann damit alle Aufgaben für bestimmte Zahlen lösen. Die allgemeine Formel

$$K_n = K_0 \left(1 + \frac{p}{100}\right)^n$$

bringt nichts wesentlich Neues. K_n ist das Kapital am Ende des nten Jahres. Demgemäß ist K_0 das Kapital am Ende des nullten, also des dem ersten vorausgehenden, mithin am Anfang des ersten Jahres.

Es bedarf keines Beweises, daß sich, wenn das Anfangskapital nicht 1 000 ℳ, sondern eine andere Summe, etwa 2 340 ℳ, betrug, dann nach 20 Jahren ein Kapital von

$$2\,340 \left(1 + \frac{5}{100}\right)^{20}$$

ergibt.

Das Wesentliche an unserer Überlegung ist demnach nicht der Ausgangswert des Kapitals, sondern der durch Rechnung festzustellende Wert von $\left(1 + \frac{5}{100}\right)^{20}$, allgemein $\left(1 + \frac{p}{100}\right)^n$. Kennen wir für die verschiedenen Werte des Zinsfußes und für die verschiedenen Jahre des Zinslaufs die Werte dieser Produkte, so können wir von jedem Kapital angeben, welchen Stand es nach soundso viel Jahren bei einem bestimmten Zinsfuß einnehmen wird. Wir wollen solche Zahlen die Standziffern für die in Frage stehende Zahl von Jahren bei bestimmtem Zinsfuß nennen. Da, wie schon erwähnt, die formelmäßigen Zinseszins-Rechnungen hauptsächlich den Wert einer Vorausschätzung haben, brauchen sie nicht so genau zu sein, wie es sonst bei einer Rechnung in Mark und Pfennigen erfordert wird. Es genügt daher für die hier verfolgten Zwecke vollauf, wenn die Werte der Standziffern mit so viel Stellen angegeben sind, wie sie sich bei Benutzung einer fünfstelligen Logarithmentafel berechnen lassen. Eine beliebige Standziffer, z. B. $(1{,}05)^{28}$, wird grundsätzlich berechnet, indem man 1,05 im ganzen 28mal mit 1,05 vervielfältigt. Es kann dies sowohl in der Weise geschehen, daß man die Rechnungen tatsächlich eine nach der anderen ausführt, als auch dadurch, daß man sie erst 20mal, dann 8mal, jedes

für sich ausführt und die beiden Zahlen wieder miteinander vervielfältigt. Deshalb sind nachstehend für die Zinsfüße 3, 4, 5 v H nur die Standziffern für 1 bis 10 Jahre, von Jahr zu Jahr und darüber hinaus von Jahrzehnt zu Jahrzehnt angegeben.

Standziffern.

Zinszeiten	Zinsfuß		
	3 v H	4 v H	5 v H
1	1,0300	1,0400	1,0500
2	1,0609	1,0816	1,1025
3	1,0927	1,1249	1,1576
4	1,1255	1,1698	1,2155
5	1,1593	1,2167	1,2763
6	1,1941	1,2653	1,3401
7	1,2299	1,3159	1,4071
8	1,2668	1,3686	1,4775
9	1,3048	1,4233	1,5513
10	1,3439	1,4802	1,6289
20	1,8061	2,1912	2,6533
30	2,4273	3,2434	4,3188
40	3,2621	4,8010	7,0400
50	4,3839	7,1065	11,4677
60	5,8916	10,5125	18,6792
70	7,9176	15,5714	30,4264
80	10,6410	23,0495	49,5614
90	14,3004	34,1192	80,7304
100	19,2186	50,5044	131,5013.

Es kommt auch vor, daß die Zinsen halbjährlich berechnet werden, und zwar für das halbe Jahr mit der Hälfte des Jahreszinses. Die Berechnung der Standziffer ist für diesen Fall dieselbe, da die Zahl im Exponenten, der angibt, wie oft die Vervielfältigung geschehen soll, ursprünglich Zinstermine bedeutet. Würden gar die Zinsen monatlich berechnet, so hätte man bei 4 v H Jahreszins auf 10 Jahre die Standziffer $\left(1 + \frac{1}{300}\right)^{120}$ zu berechnen, die 1,4902 ergibt. Durch den Vergleich mit dem Werte von $(1{,}04)^{10} = 1{,}4802$ sieht man, daß die Verzinsung mit kürzerer Zinszeit bei anteiligem Zinsfuß höher ist.

Die Kenntnis der Standziffern hat nur eine geringe unmittelbare Bedeutung, weil der Fall, daß jemand ein Kapital einzahlt oder ein anderer es annimmt, damit es sich für lange Jahre lediglich durch Zinseszins vermehre, praktisch nicht vorkommen dürfte. Aus der Reihe der Standziffern für einen bestimmten Zinsfuß, z. B. 4 v H, geht hervor, daß sich das Kapital erst nach etwa 18 Jahren verdoppelt, nach 36 Jahren vervierfacht, nach etwa 59 Jahren verzehnfacht hat. Bis zur Verzehnfachung gehen also zwei Geschlechtsreihen dahin, und wenn ein Dreißigjähriger eine Stiftung für seine Nachkommen auf Grund reines Zinseszins-Zuwachses machen wollte, durch den

sie in den Besitz eines Vermögens von 100 000 ℳ kommen sollen, so müßte er für seine Urenkel schon etwa 10 000 ℳ beiseitelegen, für deren Urenkel immerhin noch 1 000 ℳ. Leute, die wohlhabend sind, halten eine solche Anlage des Geldes für zwecklos, und andere werden sie nicht machen, weil sie in der Regel selbst nicht eine solche Summe entbehren können. Auch dürfte die Ungewißheit, wie es nach so langer Zeit in der Welt aussieht, bisher die Menschen davon abgehalten haben, ihre Ersparnisse in dieser Weise anzulegen, abgesehen davon, daß sich viele Sparkassen auf solche Anlagen nicht einlassen, vielmehr die Verzinsung eines solchen Kapitals nach einer gewissen Zahl von Jahren einstellen.

Die Frage, die den praktisch wichtigen Aufgaben der Zinseszins-Rechnungen zugrunde liegt, ist nicht die, wie man seinen Nachkommen mühelos ein Vermögen verschaffen kann, sondern verständigerweise eine andere, bei deren Lösung der eigene Fleiß, die Zeit und das Zusammenarbeiten einer Mehrzahl das gleiche Ziel Erstrebender zusammenwirken.

Es handelt sich dabei entweder darum, eine zurzeit notwendig gewordene größere Aufwendung in einem längeren Zeitraum wieder zu tilgen oder für einen späteren Zeitpunkt eine Summe bereitzustellen, um für eine dann eintretende Aufwendung die Mittel zu haben.

Beispiele bieten uns aus den Fragen der Privatwirtschaft für den ersten Fall die Tilgung einer Hypothek, die beispielsweise bei der Erwerbung eines eigenen Heimes aufgenommen worden ist, für den zweiten Fall die Zahlung von Prämien für eine Lebens- oder Aussteuerversicherung. In der öffentlichen Wirtschaft sind die Fragen der Tilgung von Anleihen zu erwähnen; die im Eingang des Aufsatzes erwähnte Prämienanleihe bietet ein nach der Höhe der Zahlen und nach der Verschiedenheit der Verwendung der Mittel besonders bemerkenswertes Beispiel.

Alle Geschäfte der genannten Arten bestehen aus einer Reihe einzelner Ein- oder Auszahlungen, die sich über eine Reihe von Jahren verteilen. Das Schlußergebnis folgt also aus der Summe der einzelnen Geschäfte. Es ist schon erwähnt worden, daß in der wirklichen Ausführung jede einzelne Zahlung in der gewöhnlichen Weise gebucht und verrechnet wird, so daß sich die Zinsverhältnisse nur dadurch geltend machen, daß die einfachen Zinsen von dem um den Zins der vorhergehenden Zinszeit erhöhten Kapital berechnet werden. Um aber für die bei einem solchen Geschäft zu stellenden Bedingungen einen Anhalt zu haben, setzt man einen Ablauf von einer bestimmten Gesetzmäßigkeit voraus; man ist dann imstande, die Summen für die Zeit des gesetzmäßigen Ablaufs durch einen geschlossenen Ausdruck zu berechnen, statt sie von Zinszeit zu Zinszeit aufzubauen. Eine häufig vorkommende Aufgabe betrifft die Frage, welche Summe sich bei der allmählichen Ansammlung von kleineren Beiträgen während eines längeren Zeitraums ergibt. Ein Sparer bringe bis zum Ende jedes Jahres eine Summe k auf, die er dann bei einer Anstalt einzahlt, die die Anlage und Verzinsung des Geldes unternimmt. Am Ende des ersten Jahres hat er nach geschehener Einzahlung ein Guthaben k. Ein Jahr später, unter den gleichen Umständen, ist es auf den Betrag $k + k\left(1 + \frac{p}{100}\right)$ angewachsen. Hierin stellt der erste Posten die neue Einzahlung, der zweite die infolge der Verzinsung zu p v. H. erhöhte erste Einzahlung dar. Wir setzen zur Abkürzung $1 + \frac{p}{100} = q$.

Am Ende des dritten Jahres beträgt das Guthaben

$$k + (k + kq)\,q = k + kq + kq^2.$$

Wenn man dies fortsetzt, so erkennt man, daß die Summe so viele Posten hat, wie Jahre verflossen sind, daß der erste Posten stets k ist, und daß die

folgenden Posten die jeweils um eins steigenden Potenzen von q als Faktoren enthalten.

In diesen Summen, wenn wir für sie eine beliebige Zahl n von Jahren bilden, kommen also die Standziffern für die einzelnen Jahre als Posten vor. Die Summe, die sich ergibt, wenn n Jahre lang gespart worden ist, hat den Wert

$$S = k\,(1 + q + q^2 + q^3 + \cdots + q^{n-1}).$$

Rechnet man die Standziffern $q, q^2, \ldots q^{n-1}$ zusammen und fügt die Einheit hinzu, so erhält man den Wert des Faktors, der, mit k vervielfältigt, die Summe S ergibt. Es ist ersichtlich, daß die Summe, ebenso wie die Standziffern selbst, mittels der gewöhnlichen Rechnung gebildet werden können. Es läßt sich aber mathematisch beweisen, daß $1 + q + q^2 + \cdots + q^{n-1} = \frac{q^n - 1}{q - 1}$ ist. Man braucht also nur die Standziffer nach n Jahren zu kennen, statt aller vorausliegenden, um die Summe zu berechnen. Aus der angegebenen Übersicht der Standziffern läßt sich dies für beliebige Werte von n leicht durch Zusammenzählen feststellen.

Es folgt also, daß man das Ergebnis einer Sparzahlung, bei der am Ende jedes Jahres der Betrag k eingezahlt wird, bei einer Verzinsung p, nach n Jahren berechnen kann, wenn man bildet

$$K = k\,\frac{100}{p}\left(\left[1 + \frac{p}{100}\right]^n - 1\right).$$

An diese Feststellung sei eine Rechnung angeschlossen, die wie ein Scherz erscheint, aber doch für nachdenkliche Leute ihre Bedeutung haben könnte. Starke Raucher pflegen sich über den Gedanken, daß das Vergnügen viel Geld koste, mit der Bemerkung zu trösten, daß die Nichtraucher auch keine sichtbare Ersparnis für ihren Verzicht auf den Genuß, meistens nennt man ein Landhaus, aufzuweisen hätten. Man dürfte sich kaum darüber klar sein, was für eine Summe sich durch regelmäßiges Ansammeln kleiner Beträge im Lauf einer längeren Zeit sparen läßt.

Wir wollen einmal feststellen, was für eine Summe sich ergibt, wenn wöchentlich 1 ℳ durch Unterlassung vermeidbarer kleiner Ausgaben gespart wird und wenn diese Beträge regelmäßig zinsbringend angelegt werden. Am Ende des Monats hätte man 4 ℳ zusammen, und jeden dritten Monat noch 1 ℳ dazu. Zahlt man diese rechtzeitig, also vor dem Monatsersten, bei einer Sparkasse ein, so bringen im Laufe des Jahres die im Januar ersparten 4 ℳ während 11 Monaten, die im Februar ersparten während 10 Monaten Zinsen; schließlich treten die im Dezember ersparten ohne Zinsberechnung in das Jahresergebnis ein. Es ergibt sich, daß für die bis zum Jahresende eingezahlten 52 ℳ bei 4 v H Zinsen noch 94 Pf. Zinsen aufgelaufen sind. Legen wir im Dezember noch die 6 Pf. zu, so ist also die jährliche Einzahlung k = 53 ℳ. Die nachfolgende Übersicht zeigt, was sich im Laufe der Jahre bei 4 v H Verzinsung für eine Gesamtsumme ergibt, bei Abrundung auf volle Mark.

Jahre	Einzahlungen ℳ	Sparsumme ℳ
10	530	636
15	795	1 061
20	1 060	1 578
25	1 325	2 207
30	1 590	2 972.

Man sieht hieraus allerdings, daß es im allgemeinen zu einem Landhaus nicht ausreichen wird, wenn man gelegentlich eine nicht durchaus notwendige Ausgabe vermeidet; es ließen sich aber auf diesem Wege recht ansehnliche Beträge zusammenbringen, wenn das Sammeln und Anlegen von mehreren in die Hand genommen und planmäßig betrieben würden.

Wir kehren nach dieser Abschweifung zu einigen Aufgaben des täglichen Lebens zurück. Das einfachste Beispiel dieser Art, das aber die Wirkung des Zinseszins-Verfahrens deutlich erkennen läßt, ist die Tilgung einer Geldschuld, z. B. einer Hypothek. Da sich das Verfahren auf lange Jahre, in den meisten Fällen über mehrere Geschlechtsreihen, erstreckt, so kann sich der Geldgeber in der Regel nur unter der Bedingung darauf einlassen, daß die Begleichung der Schuld durch eine sichere Unterlage für alle Fälle gewährleistet ist.

Die übliche Lage ist, daß für einen bestimmten Tag die Höhe der Schuld festgestellt wird, und daß der Schuldner die Verzinsung und Tilgung in der Weise verspricht, daß er in regelmäßigen Fristen, z. B. zu Ende jedes halben Jahres, für eine bestimmte Reihe von Jahren eine gleichbleibende Summe einzahlt, aus der zunächst die Zinsen bestritten werden, während der Rest zugunsten des Schuldners zinstragend angelegt wird. Die Höhe der regelmäßigen Zahlungen wird mit Hilfe der Zinseszins-Berechnung im voraus so bemessen, daß die Schuld bis zum Ablauf der Vertragszeit getilgt ist, wobei für die Höhe der letzten Zahlung die genaue Festsetzung vorbehalten wird.

Es handle sich um eine Schuld von 20 000 ℳ, die mit 5 v H verzinst und durch jährliche Zahlung von 50 ℳ getilgt werden soll. Der Schuldner soll also am Ende jedes Jahres 1 050 ℳ zahlen, bis die Schuld getilgt ist. Am Ende des ersten Jahres schuldet der Schuldner außer den 20 000 ℳ noch 1 000 ℳ Zinsen; da er aber 1 050 ℳ gezahlt hat, ist die Schuld tatsächlich auf 19 950 ℳ gesunken. Hiervon hat er im zweiten Jahre 997,50 ℳ Zinsen zu zahlen; seine Gesamtschuld am Ende des zweiten Jahres, die 19 950 + 997,50 = 20 947,50 ℳ beträgt, wird durch die Zahlung der 1 050 ℳ auf 19 897,50 ℳ vermindert. Davon sind im dritten Jahre 994,88 ℳ Zinsen zu zahlen; nach der Zahlung der vertraglichen Summe ergibt sich der Stand der Schuld zu 19 842,38 ℳ.

Man sieht, daß sich bis zum Ende des dritten Jahres die Schuld um 157,62 ℳ vermindert hat, während die drei Tilgungszahlungen nur 150 ℳ ausmachen. Der Unterschied liegt in der Verzinsung dieser Tilgungssummen und dem Minderbedarf an Zinsen, die für die allmählich kleiner werdende Schuld erforderlich werden.

Diese Buchung stellt also jedes Jahr das Verhältnis zwischen Gläubiger und Schuldner durch einen Abschluß über die Höhe der Schuld dar.

Die theoretische Zinseszins-Rechnung fußt in diesem wie in anderen Fällen auf einer anderen Überlegung. Sie betrachtet die Ansprüche des Gläubigers und die Leistungen des Schuldners während der Vertragszeit völlig getrennt und fordert nur, daß sie sich am Schlusse der Vertragszeit ausgleichen. Gläubiger und Schuldner leisten beide Geldzahlungen; jener gibt einmal, zu Beginn des Vertrags, die Schuldsumme her, dieser zahlt regelmäßig Summen ein. Die Rechnung verläuft so, als wenn beide Teile das Geschäft mit einer Mittelsperson betrieben, die die Zahlungen annimmt, das Geld anlegt und verzinst und für jeden Teil eine getrennte Rechnung führt.

Der Vertrag laute auf n Jahre, der Zinsfuß sei p, die Schuldsumme betrage K ℳ und die regelmäßige Zahlung des Schuldners k ℳ.



Nach Ablauf von n Jahren hat der Gläubiger die Summe $K\left(1+\frac{p}{100}\right)^n$ zu fordern, während dem Schuldner als Summe seiner regelmäßigen Zahlungen, wie früher erörtert, der Betrag $k\frac{\left(1+\frac{p}{100}\right)^n-1}{\frac{p}{100}}$ zusteht.

Wenn beide Forderungen gleich sind, so daß sie sich aufheben, so ist

$$\frac{k}{K}=\frac{p}{100}\;\frac{\left(1+\frac{p}{100}\right)^n}{\left(1+\frac{p}{100}\right)^n-1};$$

$\frac{k}{K}$ ist der Bruchteil der Schuld, der jährlich zu zahlen ist. Er ergibt sich aus dem Zinsfuß und einem Bruch, der im Zähler die Standziffer für n Jahre bei p v H, im Nenner dieselbe Ziffer, vermindert um 1, enthält. Der Betrag der Zahlung, k, ist also, wie selbstverständlich, unter allen Umständen größer als der Betrag $\frac{p}{100}K$, der die reinen Zinsen der Schuld darstellt. Dieser Unterschied nimmt aber ab, je größer die Standziffer ist. So lange $\left(1+\frac{p}{100}\right)^n$ noch einen geringen Wert hat, so daß die Verminderung um 1 den Nenner wesentlich ändert, ist der Bruch $(1+p/100)^n\Big/\left(1+\frac{p}{100}\right)^n-1$ erheblich größer als $\frac{p}{100}$. Bei großen Werten von $\left(1+\frac{p}{100}\right)^n$ nähert sich der Wert von $\frac{k}{K}$ immer mehr dem Wert $\frac{p}{100}$. So ist er bei $\left(1+\frac{p}{100}\right)^n=20$ gleich $\frac{20}{19}\;\frac{p}{100}=1{,}0526\;\frac{p}{100}$, bei $\left(1+\frac{p}{100}\right)^n=40$ nur noch gleich $1{,}025\;\frac{p}{100}$. Im ersten Falle beträgt also der eigentliche Tilgungsbetrag nur 5,2 v H des Zinsbetrags, im anderen Falle nur 2,5 v H.

Die Werte 20 und 40 erreicht man bei 5 v H nach 62 und 76 Jahren. Die baren Einzahlungen betragen im ersten Falle jährlich, eine Schuld von 20 000 ℳ vorausgesetzt, 1 052 ℳ, im zweiten Falle 1 025 ℳ. Die Summe der in den 62 Jahren des ersten Falles geleisteten Tilgungsbeträge beträgt nur 3 222 ℳ, im zweiten Falle sogar nur 1 900 ℳ, und diese Beträge reichen aus, um die Schuld zu decken.

Die nachstehende Übersicht gibt die außer den Zinsen von 5 v H jährlich zu zahlende Summe in Hundertteilen der anfänglichen Schuld an, wenn diese in der angegebenen Zahl von Jahren getilgt sein soll.

Jahre	Tilgung
10	7,95
20	3,02
30	1,50
40	0,83
50	0,38
60	0,28.

Im Beispiel ist $\frac{k}{K}=\frac{1\,050}{20\,000}$, also das Verhältnis von Tilgungssumme zu Schuldsumme gleich $0{,}25:100=\frac{1}{4}$ v H; die Tilgungszeit ist dann 62,5 Jahre.

Ein anderes Beispiel ist unmittelbar aus dem Wirtschaftskreis des Beamten gewählt. Es wird für Beamte jeder Art von Bedeutung sein, zu überschlagen, welchen Kapitalswert das Ruhegehalt hat, das sie mit dem Ablauf des 65. Lebensjahres erdient haben. Wir wählen diesen Tag, weil es an ihm den Beamten freisteht, sich auch bei voller Rüstigkeit zur Ruhe zu setzen. Es ist ohne weiteres klar, daß für diesen Wert nur ein Durchschnittsbetrag angegeben werden kann. Würde er dem einzelnen in bar gezahlt, so wäre er zu gering für die, denen noch ein langer Lebensabend beschieden ist, während solche, die wenige Jahre nach dem Eintritt in den Ruhestand sterben, verhältnismäßig zu viel empfangen hätten. Die Frage ist also eigentlich richtiger so zu stellen, welche Summe der zur Versorgung Verpflichtete bereitzustellen hätte, um daraus einer größeren Anzahl 65 jähriger Beamten, die zu gleicher Zeit in den Ruhestand übertreten, das Ruhegehalt zu zahlen, solange sie leben.

Zum Unterschied gegen die bisher besprochenen Fälle, in denen ein durchaus bestimmter Ablauf des Vorganges angenommen werden konnte, treten in diesem Falle durch die Ungewißheit der einzelnen Lebensschicksale Schwierigkeiten auf, denen man nur durch Annahme einer gewissen Wahrscheinlichkeit für die Art des Ablaufs begegnen kann. Dieselben Schwierigkeiten liegen bei allen Geschäften vor, die von der Dauer des Lebens eines der Beteiligten abhängen, also besonders bei der Lebens- und Rentenversicherung, von denen der behandelte Fall ein einzelner ist.

Es hat sich nun durch langjährige Beobachtung herausgestellt, daß trotz aller Unregelmäßigkeiten der einzelnen Lebensdauern bei einer größeren Zahl von Menschen doch eine Gesetzmäßigkeit obwaltet. Man hat sie in sogenannten Absterbeordnungen niedergelegt. Die Ordnungen gehen von einer bestimmten Zahl Lebender eines gewissen Alters aus und geben an, wie viele davon das Ende des nächsten Jahres und der folgenden Jahre erleben. Die Lebensversicherungsgesellschaften haben andere Absterbeordnungen als sie für die Bevölkerung im ganzen gelten, weil natürlich die Gesellschaften nur solche aufnehmen, bei denen keinerlei Anzeichen für eine verkürzte Lebensdauer vorliegen. Im Statistischen Jahrbuch für den Preußischen Staat 1912, S. 51 ff., finden wir besondere Übersichten für Männer und Frauen, für den gesamten Staat sowie für ländliche oder städtische Bevölkerung. Da unsere Rechnung nur die Bedeutung eines Beispiels hat, bedienen wir uns dafür ohne nähere Begründung der Absterbeordnung für die Männer innerhalb des gesamten Staatsgebiets. Von dieser gibt die nachstehende Übersicht die Zahlen für die Zeit vom 35. Jahre bis zum 100., davon im einzelnen die vom 65. bis 75. Jahr an. Die Tafel geht von 1000,00 Lebenden im ersten Lebensjahr aus. Davon erleben die Vollendung des 35. Jahres 673,53 und, worauf es hier ankommt, die Vollendung des 65. Lebensjahres 376,40.

Absterbeordnung.

Alter	Überlebende	Alter	Überlebende	Alter	Überlebende
35 Jahre	673,53	65 Jahre	376,40	75 Jahre	184,88
38 »	659,11	66 »	358,91	78 »	128,65
41 »	642,53	67 »	340,88	81 »	80,58
44 »	623,40	68 »	322,35	84 »	44,15
47 »	601,09	69 »	303,35	87 »	20,21
50 »	575,04	70 »	283,95	90 »	7,19
53 »	544,76	71 »	264,27	93 »	1,85
56 »	510,03	72 »	244,39	96 »	0,34
59 »	470,49	73 »	224,45	99 »	0,04.
62 »	425,78	74 »	204,56		

Wir wollen nun annehmen, was angemessen sein dürfte, daß die Sterblichkeitsverhältnisse der Beamten denen des Staatsdurchschnitts gleichkommen.

Wir betrachten den Verlauf der Lebensdauer einer größeren Zahl von Beamten, die sich gleichzeitig im Alter von 65 Jahren zur Ruhe setzen. Da deren Zahl, wenn sie nur nicht zu klein ist, an sich gleichgültig ist, erscheint es am bequemsten, die zum Alter 65 gehörige Zahl Überlebender der Absterbeordnung als die Ausgangszahl zu wählen. Von den 376,40 Beamten, die mit dem Ablauf des 65. Lebensjahres in den Ruhestand treten, werden leider nur 358,91 das Ende des 66. Lebensjahres erreichen. Im ersten Jahr ist daher, da sich die Sterbefälle auf das Jahr ungefähr gleichmäßig verteilen werden, an das Mittel von 376,40 und 358,91 oder 367,66 Beamte das Ruhegehalt zu zahlen. Wir wollen annehmen, es betrage im einzelnen R *M*, und zwar werde es in dieser Höhe am ersten Tage des Jahres gezahlt. Auf den Zinsunterschied, der durch die Zahlung in Vierteljahrsbeträgen hervorgebracht wird, wollen wir nicht näher eingehen, er kann übrigens leicht berechnet und im Werte von R berücksichtigt werden. Für die Zahlungen während des ersten Jahres ist also der Betrag 367,66 R *M* am Beginn dieses Jahres bereitzustellen. Während des zweiten Jahres sind, da zu Beginn 358,91 und am Ende 340,88 Ruhegehaltsempfänger von den 376,40, mit denen die Rechnung begann, also im Mittel 349,90 leben, 349,90 R *M* an Ruhegehältern zu zahlen. Dies kann geschehen, wenn am Tage des Übertritts der Beamten in den Ruhestand außer den für das erste Jahr erforderlichen 367,66 R *M* noch $\frac{349{,}90\,R}{1 + p/_{100}}$ *M* für das zweite Jahr bereitgestellt werden; denn innerhalb des ersten Jahres würden sich diese, die einstweilen nicht gebraucht werden, bei dem Zinsfuß p durch Verzinsung auf den Betrag von 349,90 R *M* zu Beginn des zweiten Jahres vermehren. Man wird jetzt schon erkennen, wie die Rechnung weitergeht. Den Anforderungen des dritten Jahres, in dem im Mittel $\frac{340{,}88 + 322{,}35}{2} = 331{,}62$ Ruhegehälter auszuzahlen sind, begegnet man, indem man zu Beginn des ersten Jahres für das dritte Jahr die Summe $\frac{331{,}62\,R}{\left(1+\frac{p}{100}\right)^2}$ *M* verfügbar macht, und so wird die Rechnung für so viele Jahre fortgesetzt, als von den 376,40 Ruhegehaltsempfängern, mit denen sie begann, noch Lebende angenommen werden. Formelmäßig können wir diesen Vorgang folgendermaßen ausdrücken. Nennen wir die mittlere Zahl der im nten Rechnungsjahre noch Lebenden L_n, so ist, um allen Ansprüchen gerecht werden zu können, am Anfang des ersten Jahres eine Summe erforderlich vom Betrage

$$R\left(L_1 + \frac{L_2}{q} + \frac{L_3}{q^2} + \cdots + \frac{L_{34}}{q^{33}} + \frac{L_{35}}{q^{34}}\right), \text{ wo } q = 1 + \frac{p}{100}.$$

Diese Summe stellt also den für die 376,40 Beamten, die zu Beginn des ersten Jahres vorhanden waren, zu ihrer Ruhegehaltsversorgung auf Lebenszeit erforderlichen Betrag dar, auf den einzelnen entfällt der sich bei Teilung durch 376,40 ergebende Anteil.

Die gesamte Rechnung hier anzuführen, würde unzweckmäßig sein; wir begnügen uns mit den Ziffern der ersten 5 Jahre im einzelnen und der Summen für je 5 Jahre, und zwar zu den beiden Zinsfüßen 3½ v H und 5 v H. Mit 3½ v H als höchstem rechnen die Lebensversicherungsgesellschaften, während 5 v H mehr der heutigen Möglichkeit entspricht, Geld zinstragend anzulegen. Die folgende Zusammenstellung enthält die erforderlichen Beträge unter Weglassung des Faktors R. Zur Erläuterung sei daraus entnommen, was sie über den Zeitraum von

der Vollendung des 69. bis zur Vollendung des 70. Lebensjahres aussagt. Von den 376,40 Beamten, mit denen die Rechnung begann, beziehen in dem angezogenen Jahr im Mittel noch 293,65 das Ruhegehalt, das für den einzelnen R ℳ beträgt. Soll dieser Anspruch am Tage der Vollendung des 65. Lebensjahres durch ein Kapital sichergestellt werden, so ist dazu bei 3½ v H eine Summe von 255,90 R ℳ, bei 5 v H eine Summe von 241,58 R ℳ erforderlich.

Lebensjahr	Bare Zahlungen ℳ	Deckungskapital zu Beginn des 65. Jahres 3½ v H ℳ	5 v H ℳ
65 bis 66	367,66	367,66	367,66
66 » 67	349,90	338,06	333,24
67 » 68	331,62	316,78	300,79
68 » 69	312,85	280,88	270,25
69 » 70	293,65	255,90	241,58
Summe....	1655,68	1559,28	1513,52
70 bis 74	1172,09	927,72	841,86
75 » 79	692,57	463,07	391,81
80 » 84	311,82	176,29	138,95
85 » 89	93,38	44,71	32,91
90 » 94	14,61	5,95	3,09
95 » 99	0,97	0,33	0,21
Insgesamt....	3941,12	3177,35	2922,35.

Das Ergebnis der Rechnung bis zum Ablauf ist, daß am Tage des Übertritts der 376,40 Beamten, mit denen die Rechnung beginnt, in den Ruhestand bei 3½ v H im ganzen 3177,35 R ℳ, bei 5 v H im ganzen 2922,35 R ℳ vorhanden sein müssen, um alle Ansprüche erfüllen zu können. Auf jeden Beamten entfällt der Anteil 8,442 R ℳ bei 3½ v H und 7,764 R ℳ bei 5 v H.

So ist also für einen Beamten, der mit dem Ablauf des 65. Lebensjahres in den Ruhestand tritt, im Durchschnitt für je 1000 ℳ des jährlichen Ruhegehalts eine Summe von 8442 oder 7764 ℳ, je nach dem Zinsfuß, bereitzustellen. Diese Summe hat der Beamte während seiner Dienstzeit erdient, und sie stellt deshalb ein gutes und, wie man erkennt, ein sehr wertvolles Recht des Beamten dar. Tatsächlich ist die auf jeden Beamten entfallende Summe noch größer, denn in vielen Fällen werden die allmählich durch Tod ausscheidenden Beamten von ihren Ehefrauen überlebt werden, denen bis zu ihrem Tode ein Witwengeld zusteht. Dessen auf den ersten Tag des Ruhestandes, wie man sagt, »diskontierter« Wert kommt zu der die Ansprüche der Männer deckenden Summe hinzu.

Es wäre eine dankenswerte Aufgabe, wenn diese Verhältnisse auf Grund der Absterbeordnung, die sich tatsächlich für die verschiedenen Kreise der einer Verwaltung angehörenden Beamten ergibt, untersucht würden; die Rechnung könnte noch weiter nach jüngeren Lebensjahren hin zurückgeführt werden, wobei alle vor dem 65. Jahre eintretenden Fälle der Überführung in den Ruhestand zu berücksichtigen wären. Es würde damit eine bisher gar nicht erörterte Seite der wirtschaftlichen Verhältnisse des Beamtenstandes klargelegt werden.

Um den rechnerischen Aufbau der Deutschen Spar-Prämienanleihe von 1919 zu beurteilen, hat man im wesentlichen so wie bei dem letzten Beispiel zu verfahren, d. h. alle im Laufe der Jahre notwendig werdenden Zahlungen auf den ersten Tag des Laufes der Anleihe zurückzuführen, indem man den Betrag errechnet,

der die zu einem bestimmten Zeitpunkt gerade erforderliche Summe ergibt, wenn er in der Zwischenzeit nach dem Zinseszins-Verhältnis verwaltet worden ist. Der Absterbeordnung, die keinem einfachen mathematischen Gesetze folgt und daher eine Einzelberechnung von Jahr zu Jahr erforderlich macht, entspricht bei der Prämienanleihe die veränderliche Tilgungsform. Nach den ausgegebenen Merkblättern werden im ersten und den vier letzten Jahrzehnten jährlich 50 000 Stücke durch Auslosung getilgt, im zweiten und vierten 75 000, im dritten 100 000; die sich hierdurch ergebende Verwicklung des Rechnungsganges wird dadurch vermehrt, daß die Hälfte der ausgelosten Stücke eine Vergütung (Bonus) erhält, die nach einem anderen Maßstab als die Tilgung veränderlich ist, indem sie in den drei ersten Jahrzehnten 1 000 ℳ, im vierten 2 000 ℳ und in den vier letzten Jahrzehnten 4 000 ℳ für das Stück beträgt. Ferner wird die jährlich zu leistende Zahlung durch die einfachen Zinsen veränderlich gemacht, die im ersten Jahre für jedes ausgeloste Stück 50 ℳ ausmachen und, indem sie jedes Jahr um 50 ℳ für das ausgeloste Stück ansteigen, im letzten Jahre 4 000 ℳ für jedes Stück zu 1 000 ℳ erreichen. Endlich werden in jedem Jahre gleich große Gewinne gezogen, die im Gesamtbetrag von 45 Mill. Mark jährlich ausgezahlt werden.

Es geht daher zu weit, die Rechnungen im einzelnen mitzuteilen, wir beschränken uns auf das Gesamtergebnis für jedes einzelne Jahrzehnt, indem wir die darin wirklich zu leistenden Ausgaben für Tilgung, Verzinsung, Vergütung, Gewinne und ihren auf den 1. Januar 1920 zurückverlegten Wert nebeneinanderstellen.

Jahrzehnt	Gesamtzahlung in Mill. Mark	Wert 1. Jan. 1920 Mill. Mark
1920—1929	1 337,50	1 034,712
1930—1939	2 156,25	1 021,021
1940—1949	3 225,00	936,389
1950—1959	3 281,25	585,820
1960—1969	3 087,50	343,944
1970—1979	3 337,50	224,908
1980—1989	3 587,50	148,409
1990—1999	3 837,50	97,456
Insgesamt	23 850,—	4 392,659.

Wie zu erwarten war, genügte also eine um etwa 600 Millionen Mark kleinere Summe als die Ausgangssumme der Prämienanleihe, nämlich 5 Milliarden Mark, wenn sie vom 1. Januar 1920 ab zinstragend angelegt würde, um alle Verbindlichkeiten der Anleihe während ihrer Laufzeit zu decken. Besonders stark tritt der Unterschied der in den letzten Jahrzehnten fälligen Beträge gegen den Anteil an dem Deckungskapital hervor. Ein näheres Eingehen auf die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Zahlen liegt außerhalb des Rahmens der vorliegenden Betrachtung. Hier sollte nur die außerordentliche Wirkung der Zinseszinsen bei langer Dauer erläutert werden.

Wir können aus vorstehenden Darlegungen einen allgemeinen, für unsere gegenwärtigen Verhältnisse wichtigen Gedanken entnehmen. Man kann eine große Geldverpflichtung durch eine über den gewöhnlichen Zinsaufwand nur um ein geringes hinausgehende Leistung allmählich abbürden, wenn der Empfänger damit einverstanden ist, daß die Zahlung, bei voller Geltung seiner Forderungen, auf eine lange Reihe von Jahren verteilt wird. Das setzt aber im geschäftlichen Leben das Kredit genannte Vertrauen des Gläubigers in die dauernde Leistungsfähigkeit des Schuldners voraus, und dieses folgt nur aus unermüdlicher fleißiger Arbeit.

Der Paketverkehr des englischen Heeres in Frankreich.

Vom Geheimen Regierungsrat Wernekke in Zehlendorf (Wannseebahn).

Während des Krieges ist der Austausch von Zeitschriften zwischen den feindlichen Ländern stark eingeschränkt gewesen, und wir haben infolgedessen nur wenig von dem erfahren, was hinter der feindlichen Front vorgegangen ist. Jetzt, wo sich wieder ein Verkehr zwischen den Völkern anbahnt, die der Krieg getrennt hatte, erhalten wir von manchem Kunde, was uns bisher verborgen geblieben ist, und es ist dabei besonders reizvoll, festzustellen, daß viele Einrichtungen, die bei uns im Kriege geschaffen worden sind, bei unseren Feinden auch bestanden haben. Dort haben sich bei dem Umfang, den der Krieg schon bald nach seinem Ausbruch angenommen hat, die im Frieden getroffenen Vorbereitungen als ungenügend erwiesen, und es mußten daher im Laufe des Krieges, teilweise schon bald nach seinem Ausbruch, auf vielen Gebieten Neuerungen eingeführt werden. Das trifft namentlich auch für den Verkehr zwischen der Heimat und den einzelnen Heeresangehörigen im Felde zu, von denen auf Grund englischer Quellen nachstehend ein Zweig, der Paketverkehr, geschildert werden soll.

Eine Feldpost bestand im englischen Heere ebenso wie bei uns. Sie konnte sich aber nicht mit größeren Paketen von mehr als 5 kg Gewicht befassen, deren Beförderung sich bald nach Ausbruch des Krieges als Notwendigkeit herausstellte. Schon Anfang September 1914 wurde daher ein besonderer Paketverkehr für Sendungen im Gewicht von 5 bis 25 kg (11 bis 56 engl. Pfund) eingerichtet. Die Pakete mußten mit der Eisenbahn auf Kosten des Absenders nach Southampton geschickt werden, wurden dort von dem Versandoffizier (Military Forwarding Officer) übernommen und nach Frankreich weitergeleitet. Dort wurden sie von einem Paketlager an die Empfänger verteilt. Es hatte seinen Sitz zunächst in Nantes und bestand aus einem Offizier und vier Hilfskräften, die aus dem Verkehrsdienst englischer Eisenbahngesellschaften stammten. Ein ähnliches Lager wurde in St. Nazaire eingerichtet und von den Schiffen der London- und Südwestbahn bedient, solange Havre für den Verkehr gesperrt war. Als dann der deutsche Vormarsch zum Stehen kam und der Verkehr in Frankreich wieder in geregelte Bahnen geleitet werden konnte, wurden die beiden Lager vereinigt und nach Havre verlegt. Dort hatten sich über 10 000 Pakete angesammelt, und es mag keine geringen Schwierigkeiten bereitet haben, sie den Empfängern zuzuleiten, zumal da sich das englische Heer noch auf dem Marsche befand und es daher nicht immer einfach war, den Truppen dabei zu folgen. Im Oktober wurde die inzwischen eingerichtete militärische Versandabteilung (Military Forwarding Department), die diesen Dienst unter der Aufsicht des Generalquartiermeisters regelte, wesentlich verstärkt. Sechs Offiziere und eine Anzahl Verkehrsbeamte wurden auf den hinter der Front gelegenen Bahnhöfen eingesetzt, um die dort eingehenden Sendungen den Truppen auszuhändigen, und die übrigen Kräfte bauten den Dienst im Paketlager aus. Es wurden fünf Gruppen eingerichtet, von denen jede ihre besondere Aufgabe erhielt. Die eine bearbeitete die Sendungen, die wegen mangelhafter Aufschrift oder weil der Empfänger aus der Truppe ausgeschieden war, unanbringlich wurden. Die zweite verteilte die Liebesgaben, die ohne Bezeichnung eines Einzelempfängers für die Truppen im allgemeinen eingingen. Eine dritte befaßte sich mit den Sendungen, die ihren Empfängern nicht mit den regelmäßig an die Divisionen abgefertigten Zügen zugestellt werden konnten; diese Pakete wurden den französischen Eisenbahnen übergeben und von ihnen als gewöhnliche Frachtsendungen weiterbehandelt. Eine besondere Gruppe bearbeitete die aus England eingehenden Anfragen nach dem Verbleib von Sendungen. Die letzte Gruppe verfolgte die Be-

wegungen der Truppe, stellte deren Verbleib fest und gewährleistete so, daß die Pakete dorthin gesandt wurden, wo sich die Truppe des Empfängers zurzeit befand.

Eine neue Aufgabe trat im November 1914 an den Versandoffizier heran; er erhielt den Auftrag, das Gepäck von Offizieren, die aus der Truppe ausgeschieden waren, nach England zurückzubringen. Zur Aufnahme dieser Stücke und zur Lagerung bis zu ihrer Versendung wurde ein Lagerhaus eröffnet, dem mit dem wachsenden Umfang des Dienstzweiges bald ein zweites in Boulogne hinzugefügt wurde. Von hier gingen die Gepäckstücke an den Gepäckoffizier in Southampton oder an den bekannten englischen Spedtionsunternehmer Cox in London. In Boulogne wurde zugleich eine Zeitungsverteilungsstelle eingerichtet. Das Kriegsministerium hatte nämlich sehr bald das Bedürfnis der Truppen nach Lesestoff, namentlich nach den neuesten Nachrichten aus der Heimat, erkannt und schickte täglich eine große Sammelsendung der bedeutendsten Zeitungen an den Versandoffizier. Er übernahm die Zeitungspakete, die mit dem ersten Dampfer von Folkestone eingingen, ließ sie sondern, neu verpacken und verteilte sie auf die Front mit den Zügen, die den Truppen ihre Verpflegung zuführten. Später wurden die Sendungen der Feldpost übergeben, die sie mit ihren Kraftwagen weiterbeförderte. Es gelang in vielen Fällen, den Truppen die Zeitungen noch am Tage des Erscheinens zugänglich zu machen.

Im Dezember 1914 stellte sich das Bedürfnis heraus, Einzelsendungen des Roten Kreuzes, der technischen und Nachrichtentruppen, des Druckerei- und Schreibmaterialdienstes u. dgl. an die Front zu befördern. Der Versandoffizier sammelte die Sendungen, stellte aus ihnen Wagenladungen für die einzelnen Stellen zusammen und gab sie den geschlossenen Zügen bei, die mit Schießbedarf und sonstigen Vorräten beladen an die Front liefen. Hierdurch wurde die Ablieferung der genannten Einzelsendungen wesentlich beschleunigt.

Am 19. Dezember 1914 ging ein eigenartiger Versand unter Vermittlung des Versandoffiziers von Havre aus, nämlich ein Zug, der für jeden Mann des englischen Feldheeres ein halbes Pfund Plumpudding enthielt. Eine Sammlung unter den Lesern einiger großer englischer Zeitungen hatte die dazu nötigen Mittel aufgebracht.

Mit dem Übergang zum Stellungskrieg und der Zuweisung des nördlichen Teiles der französischen Front an das englische Heer verbreitete sich die Tätigkeit der Versandabteilung über große Teile von Nordfrankreich. Der Versandoffizier verlegte seinen Sitz 1915 nach Abbeville und richtete Zweigstellen an verschiedenen Orten ein. Er trat jetzt unter den Befehl der Generalinspektion der Etappe. Die englischen Eisenbahnen lieferten ihm Hilfskräfte in großer Zahl. Sie wurden als Pioniere in das Heer eingestellt, im Lager von Longmoor, wo die Verbände der Eisenbahntruppen ausgebildet und zusammengestellt wurden, eingekleidet und von da auf den Kriegsschauplatz abgefertigt, wo sie den inzwischen eingesetzten Versandoffizieren der einzelnen Armeen zugeteilt wurden.

Die weitere Verstärkung des englischen Heeres in Frankreich, das Eintreffen der Kolonialtruppen und die Verschiebungen von Truppen von einem Teil der Front an den anderen, endlich die Ablösung einer Truppe durch eine andere, machten einen weiteren Ausbau des Versanddienstes nötig. Die Pakete wurden zwar nach wie vor in Wagenladungen an die Divisionen abgefertigt, beim Eintreffen auf dem Weiterleitungsbahnhof mußten die Wagen aber auf Grund von Nachrichten über die Truppenverschiebungen, die der Versandoffizier lieferte, so umgepackt werden, daß die Veränderungen in der Truppenverteilung berücksichtigt wurden. Zu dem Zwecke wurden vier Weiterleitungslager (Repacking Depots) in Romescamps bei Abancourt, in Abbeville, in Outreau bei Boulogne und in Fontinettes, Calais, eingerichtet. Ihnen waren gewisse Teile der Front, die von dem betreffenden Weiterleitungsbahnhof aus versorgt wurden, zugeteilt; außer nach den

Frontstellen, auf die sich ihre Zuständigkeit erstreckte, fertigten sie täglich Wagenladungen nach anderen Weiterleitungslagern ab, in deren Bereich inzwischen Truppen aus ihrem Dienstbezirk übergesiedelt waren. Um dabei das Geheimnis über die Truppenbewegungen zu wahren, wurden die Wagen mit Zetteln beklebt, aus denen zwar die Empfangstelle zu ersehen war, die aber den Empfangsort und den Inhalt nur durch vereinbarte, für den Unbeteiligten unverständliche Zeichen erkennen ließen.

Am 1. Juli 1915 wurde der Paketversand dem Feldeisenbahnchef (Director of Railway Transport) unterstellt und dadurch ein engeres Zusammenarbeiten mit den Dienststellen der Eisenbahn herbeigeführt. Als im Oktober 1915 große Truppenbeförderungen nach dem Osten gingen, wurde ein Weiterleitungslager in Marseille für die Truppen in Mazedonien, Ägypten und Mesopotamien eingerichtet.

Im Jahre 1916 wurde in England ein Liebesgabendienst zur Versorgung des Heeres im Felde mit Bequemlichkeiten eingerichtet, die dienstlich nicht beschafft werden konnten, die aber zur Erhaltung der guten Stimmung augenscheinlich erforderlich waren. Die Sendungen, die daraufhin an das Feldheer gerichtet wurden, gingen ebenfalls in Havre ein und wurden durch die Versandabteilung an die Truppen verteilt, nachdem diese der Abteilung ihre Wünsche angezeigt hatten. So wurde für eine sachgemäße Verteilung der Liebesgaben und für die Befriedigung der Sonderwünsche der Truppe gesorgt.

In der entgegengesetzten Richtung liefen unterdessen zahlreiche Sendungen, in denen das Eigentum kranker und verwundeter Soldaten in die Heimat zurückbefördert wurde. Die Päckereien wurden in Havre gesammelt und je nach der Lage des Falles an die Ersatztruppenteile in England oder an eine Sammelstelle im Großen Hauptquartier geschickt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Rückbeförderung des Gepäcks verwundeter und kranker Offiziere gewidmet. Es war namentlich dem Diebstahl und der Beraubung stark ausgesetzt, und dagegen mußten besondere Schutzmaßnahmen getroffen werden. Viele Offiziere wurden auch auf der Reise zu ihrem Truppenteil oder bei Versetzungen von ihrem Gepäck getrennt, und die Gepäckstücke wurden dann irgendwo herrenlos aufgefunden. Die Versandabteilung nahm sich auch dieser Stücke an und richtete eine besondere Dienststelle in Boulogne ein, der einerseits alle überzähligen Stücke von den zuständigen Verkehrsstellen angezeigt wurden, an die aber gleichzeitig auch alle Anfragen von Offizieren nach ihrem verlorenen Gepäck geleitet wurden. Die Ausgleichstelle hat vielen Offizieren wieder zu ihrem verlorenen Gepäck verholfen. Dadurch wurden auch große Ersparnisse erzielt, indem die Auszahlung der sonst den Offizieren für ihr verlorenes Gepäck zustehenden Entschädigungen wegfiel.

Umfangreiche Versande wurden auch für die Kantinen und Erfrischungsstellen sowie für die Soldatenheime eingerichtet, die namentlich von den christlichen Jünglingsvereinen ins Leben gerufen waren. Für diese Sendungen wurde in Havre ein besonderer Schuppen eingerichtet, wo sie gesondert und unter Beigabe der nötigen Begleitpapiere weiterbefördert wurden. Auch sie gingen wie die erwähnten Zeitungspakete mit den täglichen Verpflegungszügen an die unmittelbar hinter der Front gelegenen Empfangstellen.

Eine besondere Gruppe der Versandabteilung bearbeitete die Rückfragen nach verlorenen und beschädigten Gütern. Zum Schutz gegen Beraubungen wurden die Wagen, die die Versandabteilung abfertigte, mit besonderen Schlössern und Bleisiegeln versehen, doch konnten dadurch verbrecherische Eingriffe nicht immer verhütet werden. Es gelang aber der Gruppe in vielen Fällen, die Täter zu ermitteln. In der Gruppe wurden auch die als unbestellbar zurückgekommenen Sendungen behandelt. War der Empfänger verwundet, so wurde auf dem Verbandplatz des Truppenteils nach seinem Verbleib geforscht und das Paket ihm nachgeschickt. War er versetzt worden, so konnte meist der alte Truppenteil den

neuen bezeichnen, und dann war es möglich, das Paket nachzuschicken. Bei Paketen mit beschädigter, unkenntlich gewordener oder unvollständiger Aufschrift wurde der Absender zu ermitteln versucht und dann durch Schriftwechsel mit ihm der Empfänger festgestellt. Hatte die Versandabteilung schon an sich einen umfangreichen Briefverkehr, so war er bei dieser Gruppe besonders lebhaft.

Eine Sonderstellung unter den Versandoffizieren nahm der in Paris ein, der einen Teil der Luftstreitkräfte zu versorgen hatte. Nach Abschluß des Waffenstillstandes und mit dem Beginn der Friedensberatungen in Paris fiel ihm die Vermittlung für die umfangreichen Sendungen der englischen Teilnehmer an den Friedensverhandlungen zu.

Die Arbeitskräfte der Versandabteilung waren, wie zum Teil schon erwähnt, meist Angestellte der Eisenbahnen; die Arbeiter waren teils Chinesen und Ägypter, teils Engländer, die für den Dienst im Heere nicht geeignet waren, gelegentlich auch Kriegsgefangene. Anfang 1919 beschäftigte die Versandabteilung etwa 500 Mann. Sehr zustatten kamen ihr die Vorbildung und Erfahrung, die die aus den Kreisen der Eisenbahnangestellten herrührenden Kräfte im Verkehrsdienst hatten. Leiter der Versandabteilung war in den drei letzten Kriegsjahren ein Major, dem ein zweiter Major als Hilfe zugeteilt war. Beaufsichtigt wurde der Dienstzweig vom Direktor des Eisenbahnverkehrs. Daß sich der Geschäftskreis der Versandabteilung beständig vergrößert hat, geht aus den vorstehenden Schilderungen hervor. Die Zahl der beförderten Privatpakete hat allerdings im Laufe des Krieges abgenommen, zum Teil deshalb, weil viele, die im Anfang des Krieges Pakete verschickten, später selbst zum Heeresdienst eingezogen waren. Der Rückgang wurde aber durch die Zunahme des Dienstverkehrs ausgeglichen, wobei namentlich die Befriedigung der Bedürfnisse der Luftstreitkräfte und der Abwehr gegen Luftangriffe die Tätigkeit der Versandabteilung stark in Anspruch nahm. Das Gewicht solcher Sondersendungen betrug beispielsweise im Januar 1915 nur 13 t, im Juli 1917 aber 6 036 t. In denselben Monaten wurden 48 303 und 552 838 Pakete befördert.

Mit der Besetzung des linken Rheinufers ist auch die Versandabteilung vorgerückt. Sie hat in einigen deutschen Städten, namentlich in Cöln, und auch in Belgien Zweigstellen eingerichtet. Die Leitung selbst hat ihren Sitz nach Vendroux bei Calais verlegt.

Aus der Geschichte der ägyptischen Post.

Von Dr. P. Koenig, Referent im Auswärtigen Amt (Außen-Handelsstelle).

Vor der Zeit Mohammed Alis, des ersten Khediven von Ägypten, gab es im Nilland[1]) keinen Postverkehr. Mohammed Ali Pascha (1811—1848), der Neuerungen sehr zugänglich war, ließ den ersten Postdienst einrichten, aber nur für die Regierung. Die Postsachen wurden zunächst durch Sais[2]), deren Oberster ein Araber mit Namen Omar Hamad war, befördert. Außer Landes wurden keine Briefe besorgt;

[1]) In diesem Zusammenhang sei auf die beachtenswerte Arbeit »Über Posteinrichtungen in Palästina einst und jetzt« von Dr. Lamec Saab im »Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient« Jahrgang I, Heft 3/4, S. 499, aufmerksam gemacht.

[2]) Sais sind ursprünglich »Vorrenner«, man könnte auch sagen »Renommierrenner«, die dem Wagen ihres Herrn vorauszurennen hatten, um der Größe und Bedeutung ihres Herrn Nachdruck zu verleihen. Diese »Arbeit« war nicht so einfach, wenn der betreffende Bey oder Pascha gute Pferde hatte. Dazu kommt, daß im Orient die Tiere in der Regel in scharfem Gang gehalten werden.



als aber der Sudan im Jahre 1821 erobert war, wurden die Briefe durch Sais auf Kamelen nach dem Sudan befördert. Von der Regierung wurde den Sais nicht erlaubt, Briefe für Privatpersonen zu besorgen. Mit der Zeit stellte sich aber doch das Bedürfnis für eine Beförderung von Privatmitteilungen heraus. Der Scheich Hassan el Badili, ein Einheimischer aus Kairo, richtete daher einen Privatdienst durch Sais ein. Für die Beförderung von Privatbriefen war keine feste Gebühr festgesetzt. Die Briefabsender hatten sich mit dem Scheich über den zu zahlenden Preis jedesmal zu verständigen. Später übernahm die Regierung die Beförderung der Briefe nach Mittel- und Oberägypten (Nubien). Die Kosten waren 10 bis 30 Para ($2^1/_2$ bis $7^1/_2$ Millièmes) für die Drachme (zu je 3,12 g) nach Mittelägypten, 1 bis 3 Piaster (10 bis 30 Millièmes) für Briefe nach Oberägypten und $36^1/_4$ bis $61^1/_4$ Millièmes für die nach dem Sudan[1]). Ein Briefverkehr mit dem Ausland war damals noch nicht eingerichtet; die Briefe wurden gelegentlich durch die Schiffsleute besorgt. Deshalb kam der Italiener Carlo Merati auf den Gedanken, in Alexandrien ein Privatpostamt für den Privatverkehr mit dem Ausland einzurichten und den Auslandpostdienst zu betreiben. Das Amt erhielt den Namen »Poste européenne«. Die abgehenden Briefe wurden durch die Schiffe weiterbefördert und die ankommenden nach der Ankunft den Empfängern zugestellt. Da das Unternehmen guten Erfolg hatte, richtete Merati im Jahre 1843 einen Briefverkehr zwischen Alexandrien und Kairo ein. Seine Sais legten die Entfernung von etwa 200 km in 24 Stunden zurück. Nach dem Tode Meratis übernahm dessen Neffe Chini die Leitung des Postwesens. Im Jahre 1847 trat Giacomo Muzzi, der später zum Bey ernannt wurde, als Teilhaber in das Unternehmen ein. Nach der Vergesellschaftung der Post wurde Muzzi Bey zum ersten Generaldirektor der Postverwaltung ernannt. Im Jahre 1854 wurden dann im Innern mehrere Postämter eingerichtet, nämlich in Kairo, El Atfi und Rosette. Nach Eröffnung der Eisenbahnlinie Alexandrien—Kairo im Jahre 1855 traten auch in Damanhur und Kafr El Zayat Postämter ins Leben. Im Jahre 1856 folgten noch die Postämter in Tantah, Benha und Birket es Saba. Die Briefe wurden nicht mehr durch Sais, sondern mit der Eisenbahn befördert. Dafür mußte die Post an die Eisenbahnverwaltung eine Entschädigung von 780 ägyptischen £ zahlen. Vom Jahre 1862 an geschah die Beförderung der behördlichen Post auf dem Schienenweg ohne Abgabenzahlung an die Eisenbahn. Im Jahre 1864 erwarb die Regierung die Post käuflich, übernahm das Postwesen in Staatsverwaltung und zahlte Muzzi Bey 950 000 Fr. aus. Zur Zeit der Übernahme dieser privaten Postverwaltung bestanden in Ägypten im ganzen 19 Postämter. Vom Jahre 1865 an betrug die Gebühr innerhalb Unterägyptens nur noch 1 Piaster (10 Millièmes) für je $7^1/_2$ g, nach Oberägypten 2 Piaster für je 10 g. Vom Jahre 1878 an trat die Ermäßigung auf 1 Piaster und von 1890 an auf 5 Millièmes für je 15 g ein. Vor dem Kriege kostete ein Brief im ganzen Nilland nur noch 5 Millièmes für 30 g. Innerhalb eines Ortes wurden zunächst (1890) 5 Millièmes für je 15 g und dann (1913) 3 Millièmes für je 30 g erhoben. Die Einschreibgebühr verringerte sich von 1 Piaster auf 5 Millièmes. Briefe nach dem Ausland kosteten zunächst $1^1/_2$, dann 1 Piaster für je 15 g. Die Gebühr ist heute 1 Piaster für je 20 g. Seit 1905 wurden die Gebühren für Briefe im Verkehr nach Großbritannien und seinen Kolonien, seit 1906 nach Italien und seinen Kolonien und seit 1. Juli 1912 im Verkehr nach Österreich auf 5 Millièmes herabgesetzt.

Dem Weltpostverein gehört Ägypten seit seiner Gründung auf dem ersten Postkongreß in Bern (1874) an. Die einzelnen Postkongresse: 1878 (Paris), 1880 (Paris), 1885 (Lissabon), 1891 (Wien), 1897 (Washington), 1906 (Rom)

[1]) Egyptian Gazette vom 10. 7. 19.

brachten im ägyptischen und zwischenstaatlichen Dienst ähnliche Neuerungen wie in anderen Ländern.

Vor der Verstaatlichung der ägyptischen Post unterhielten einige Länder eigene Postanstalten, von denen nur die französischen Postämter in Alexandrien (errichtet 1836) und in Port Said bei Kriegsausbruch 1914 noch bestanden. Die französischen Postämter in Kairo und in Suez wurden 1875 und 1888 aufgehoben. Andere nicht ägyptische Postämter waren: die englischen Ämter in Alexandrien und in Suez (gegründet 1831, aufgehoben 1878), ferner die Postämter in Alexandrien von

Österreich	eröffnet	1838,	geschlossen	1889,
Griechenland	»	1859,	»	1882,
Italien	»	1866,	»	1884,
Rußland	»	1867,	»	1875.

Auf dem Wasserwege wurde die Post befördert: auf dem Suezkanal zwischen Port Said und Ismaïlia vom Jahre 1869 an, auf dem Nil vom Jahre 1880 an zwischen Assiut und Assuan, zwischen Kafr El Zayat und El Atfi, auf dem Bahr Seghir zwischen Mansura und Mensaleh und über den Bahr Schibin. Diese Beförderungswege wurden aufgehoben mit der Betriebseröffnung der entsprechenden Eisenbahnlinien. Die Landpostbestellung wurde in Ägypten am 1. Mai 1889 eingeführt.

Die ersten Briefmarken ließ Ägypten 1866 in Genua drucken (zu 5, 10, 20 Para sowie zu 1, 2, 5 und 10 Piaster). Die zweite Ausgabe von Briefmarken fand im Jahre 1867 statt. Sie wurden in Alexandrien von der lithographischen Anstalt Penasson hergestellt (Marken zu 5, 10 und 20 Para sowie zu 1, 2 und 5 Piaster).

Die dritte Ausgabe stammt vom Jahre 1872, hergestellt in der Staatsdruckerei zu Bulak-Kairo (zu 5, 10 und 20 Para sowie zu 1, 2, $2^1/_2$ und 5 Piaster). Im Jahre 1874 wurden Marken zu 5, 10 und 20 Para sowie zu 1 Piaster zur Ergänzung gedruckt; im Jahre 1879 erhielten die Marken von $2^1/_2$ Piaster einen Überdruck von 5 und 10 Para.

Die vierte Ausgabe vom Jahre 1879 wurde De la Rue in London zum Druck in Auftrag gegeben (zu 5, 10 und 20 Para sowie zu 1, 2 und 5 Piaster). Dieses Londoner Haus besorgt seitdem den Druck der ägyptischen Briefmarken. Weitere Ausgaben folgten 1880/81, 1884, 1888, 1889, 1898, die bekannter sein dürften.

Der Sudan erhielt zunächst 1897 ägyptische Marken mit dem Überdruck »Sudan« und ließ dann seit dem Jahre 1898 seine eigenen Marken herstellen.

Die Entwicklung des ägyptischen Postwesens ist aus folgender Übersicht zu ersehen.[1]) Es bestanden

im Jahre	Postämter	Postagenturen	zusammen
1906	384	865	1 249
1907	390	889	1 279
1908	394	1 063	1 457
1909	396	1 089	1 485
1910	402	1 126	1 528
1911	411	1 290	1 701
1912	425	1 439	1 864.

[1]) Nach dem Annuaire Statistique de l'Egypte 1913.

Der Fortschritt des Postverkehrs geht aus folgenden Zahlen hervor (in 1000 Stück).

		1895—1899	1900—1904	1908	1911	1912
Inland		17 946	25 237	41 983	47 230	48 174
Ausland	Ausgang	3 330	5 130	11 207	13 289	13 554
	Eingang	4 738	7 346	16 340	19 499	19 892
	zusammen	8 068	12 476	27 547	32 788	33 446
	Insgesamt	26 014	37 713	69 530	80 018	81 620.

Ganz ähnlich verhält es sich mit der Entwicklung der anderen Abteilungen des Postwesens. Man sieht, daß das Pharaonenland einer gedeihlichen Zukunft entgegensteuerte.

Verjährung der auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes auf das Reich übergegangenen Schadensersatzansprüche.

Der Postschaffner L. war am 20. Januar 1912 bei der Briefbestellung im Hause des Beklagten in einen dicht hinter der Haustür befindlichen Wasserleitungsschacht gestürzt, den der Beklagte hatte offen stehen lassen, und hatte sich dabei einen schwierigen Bruch der Kniescheibe zugezogen. Er konnte seinen Dienst nicht fortsetzen und wurde zum 1. Juli 1913 in den Ruhestand versetzt. Sein Ruhegehalt ist auf 1386 ℳ jährlich bemessen. Erst später als drei Jahre nach dem Unfall verlangte der Reichspostfiskus im Klagewege vom Beklagten den Ersatz der an L. gezahlten und noch zu zahlenden Ruhegehaltsbeträge und Heilungskosten. In erster Instanz wurde der Beklagte u. a. verurteilt, dem Kläger 1386 ℳ Ruhegehalt vom 1. Juli 1913 an bis zum Tode des L. oder bis zur Erreichung des 65. Lebensjahres zu zahlen, auch wurde festgestellt, daß der Beklagte zur Erstattung des weiteren Schadens verpflichtet sei, den der Kläger dadurch erleide, daß er dem L. noch Heilungskosten zahlen müsse. Vom Berufungsgericht wurde der Anspruch auf Heilungskosten abgewiesen, im übrigen aber das erste Urteil bestätigt. Das Reichsgericht ist dem Berufungsgericht beigetreten. Die Entscheidungsgründe lassen wir nachstehend im Auszuge folgen

> Nach BGB. § 852 verjährt der Anspruch auf Ersatz des durch eine unerlaubte Handlung entstandenen Schadens in drei Jahren von dem Zeitpunkt an, in dem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt. Als Verletzter ist im gegebenen Falle der Postschaffner L. und nicht der Kläger anzusehen, der den auf ihn übergegangenen Anspruch des L. geltend macht (Entsch. des Reichsg. in Zivilf. Bd. 80 S. 50). Auf diesem Standpunkt steht auch das Berufungsgericht, führt dann aber aus, L. habe erst durch die kreisärztliche Untersuchung vom 18. Februar 1913 eine einigermaßen sichere Kenntnis vom Eintritt seiner Dienstunfähigkeit erhalten. Es sei nicht erwiesen, daß schon der behandelnde Arzt dem L. anläßlich der Behandlung gesagt habe, er werde sicherlich nicht wieder als Briefträger tätig sein können. Auf Grund der Äußerungen des Arztes habe L. mit seiner Versetzung in den Ruhestand jedenfalls nicht rechnen können, denn der Arzt habe selbst nur mit der Unfähigkeit des L. für den Außendienst als Briefträger gerechnet, und L. habe nichts von dem angeblichen Brauche der Postbehörde gewußt, untere Beamte, die zu ihrer bisherigen Tätigkeit unfähig geworden

seien, anderweit nicht zu beschäftigen. Hiergegen macht die Revision des Beklagten geltend, L. habe bei der Schwere der Verletzung ohne weiteres damit rechnen müssen, daß er nicht Briefträger werde bleiben können, und habe auch damit gerechnet. Er gebe die Möglichkeit zu, daß ihm der Arzt eine entsprechende Mitteilung gemacht habe, und der Arzt halte das für wahrscheinlich oder sogar für sicher. Wenn er dabei nur die Unfähigkeit des L. für den Außendienst gemeint habe, so habe er das dem L. gegenüber nicht ausgesprochen. Hätte aber auch L. glauben können, nur für den Außendienst unfähig geworden zu sein, so hätte er doch bei der Schwere der Verletzung mit der Möglichkeit seiner Pensionierung rechnen müssen. Mit diesen Ausführungen begibt sich die Revision auf das Gebiet tatsächlicher Erwägungen, die in dieser Instanz nicht nachgeprüft werden können. Wenn sie aber weiter ausführt, das Ergebnis des Berufungsgerichts beruhe auf einem Mißverständnis der von ihm angeführten Entscheidung des Reichsgerichts — Entsch. in Zivils. Bd. 85 S. 428 — und sei insoweit von Rechtsirrtum beeinflußt, so kann auch dem nicht zugestimmt werden. In dem erwähnten Urteil handelt es sich um den Fall, daß ein Schaden nicht sofort mit der Begehung der unerlaubten Handlung, sondern erst nachträglich eintritt, wie dies bei der späteren Pensionierung eines durch einen Unfall verletzten Beamten in der Regel geschieht, und es wird ausgesprochen, daß dann die Verjährung nicht erst mit dem Eintritt des Schadens beginnt, sondern daß die im § 852 geforderte Kenntnis des Schadens bei dem Verletzten schon dann vorhanden sei, wenn er dessen Unausbleiblichkeit erkannt habe. Anders hat aber auch das Berufungsgericht jenes Urteil nicht verstanden. Es führt aus, daß die Verjährung nicht erst mit dem tatsächlichen Ausscheiden des L. aus dem Dienste zu laufen begonnen habe, sondern schon mit dem Zeitpunkt, in dem er über die bevorstehende Pensionierung Gewißheit erlangte, diesen Zeitpunkt aber verlegt es auf die kreisärztliche Untersuchung vom 18. Februar 1913. Nun ist zwar richtig, daß es gerade bei Gesundheitsbeschädigungen nicht darauf ankommt, ob alle ihre Folgen von vornherein im einzelnen zu übersehen sind, vielmehr haben die Folgezustände, die bei Erlangung der Kenntnis von dem Schaden als möglich vorauszusehen waren, als bekannt zu gelten. Hierfür genügen aber nicht bloße Befürchtungen und Vermutungen, sondern es muß eine einigermaßen sichere Kenntnis vorliegen. Daß diese bei L. vor der kreisärztlichen Untersuchung vorhanden gewesen sei, wird aber von dem Berufungsgericht nicht angenommen. War hierdurch die Sachlage so, daß L. vor diesem Zeitpunkt die Pensionierung als Unfallsfolge weder vorausgesehen hat noch als möglich vorauszusehen brauchte, so hat auch die Verjährung des Schadensersatzanspruchs insoweit nicht früher begonnen.

Anders steht es mit der Erstattung von Heilungskosten. Das Berufungsgericht stellt fest, daß es bei der Art und Schwere der Verletzung von Anfang an auch für den Verletzten erkennbar war, es würden Heilungskosten entstehen, was unbedenklich dahin zu verstehen ist, L. habe diese Kenntnis wirklich gehabt. Alsdann aber gilt für die Heilungskosten die Regel, daß Schadensersatzansprüche von dem Zeitpunkt an verjähren, in dem der Verletzte von dem Schaden Kenntnis erlangt hat; es hat hier sonach die Verjährung schon mit dem Unfall selbst begonnen (Entsch. des Reichsg. in Zivils. Bd. 85 S. 428). Die Revision des Klägers wendet ein, nach § 1 Abs. 6 UFG. habe der Kläger dem Verletzten die noch erwachsenden Kosten des Heilverfahrens erst nach dem Wegfall des Diensteinkommens zu ersetzen, dieser Anspruch des L. entstehe also erst

mit seiner Pensionierung; er könne nicht früher verjähren, als bis dem L. sichere Kenntnis von seiner Dienstunfähigkeit geworden sei, sonach erst von der kreisärztlichen Untersuchung an. Hierbei wird verkannt, daß es sich vorliegend nicht um die Verjährung des dem L. gegen den Kläger auf Ersatz der Kosten des Heilverfahrens zustehenden Anspruchs handelt, sondern um die Verjährung der auf den Kläger kraft Gesetzes übergegangenen Forderung des L. an den Beklagten. Nur diese kann der Kläger gegen den Beklagten geltend machen, soweit sie gemäß § 12 Abs. 3 UFG. auf ihn übergegangen ist, also bis zu dem Betrage seiner Verpflichtungen aus § 12 Abs. 1 a. a. O. gegenüber L. (Entsch. des Reichsg. in Zivils. Bd. 89 S. 235, 236; Bd. 80 S. 50). Die Verjährung dieses Anspruchs aber ist nicht davon abhängig, wann der Anspruch des L. gegen den Kläger entstand oder L. sowie der Kläger von seiner Entstehung sichere Kenntnis erlangten.

Deutsche Universitätsschriften über Post- und Telegraphenwesen.

Zusammengestellt von Ober-Postinspektor Dr. Staedler in Berlin.

Seit einer Reihe von Jahren hat das Archiv die Aufgabe übernommen, durch die regelmäßig wiederkehrenden Nachweise von Aufsätzen seinen Lesern den Inhalt der deutschen Zeitschriften über alle Gegenstände des Post- und Telegraphenwesens einschließlich der näher verwandten Wissensgebiete in übersichtlicher Ordnung zugänglich zu machen. Nachdem sich inzwischen auch das deutsche Universitätsschrifttum in immer steigendem Maße den gleichen Gegenständen zugewendet hat und bereits zu einem beachtlichen Umfang angewachsen ist, scheint es angezeigt und gerechtfertigt, auch über diesen ansehnlichen Zweig des fachwissenschaftlichen Schrifttums eine zusammenhängende Übersicht vorzulegen. Als Grundlage der nachfolgenden Zusammenstellung hat die »Sammlung der Jahresverzeichnisse der an den deutschen Universitäten und Technischen Hochschulen erschienenen Schriften« gedient. Die vorläufig mit dem Jahre 1917 abschließenden Jahresverzeichnisse werden beim weiteren Fortschreiten der Sammlung auch zur Fortsetzung des vorliegenden Quellennachweises herangezogen werden.

I. Einrichtung, Postregal, Telegraphenregal.

1. Stedtnitz, Joh., Referendar. — Die verfassungsmäßige Kompetenz des Deutschen Reichs auf dem Gebiete von Post und Telegraphie. — Greifswald 1917, Adler. Greifswald, Jur. Diss. vom 5. 10 1917.
2. Heintz, Joh. Chr. Wilh., Referendar. — Das Postmonopol und die Privat-Briefbeförderung. — Borna (Bz. Leipzig) 1912, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 17. 7. 1912.
3. Tapfer, Wilh., Postinspektor zu Berlin. — Die deutschen Privat-Stadtposten. Ohne Ortsangabe (1908). Königsberg (Pr.), Phil. Diss. vom 15. 12. 1908.
4. Reichenbach, Fr. Wilh. — Das Telegraphenmonopol nach deutschem Verwaltungsrecht. — Berlin 1914, Frensdorf. Greifswald, Jur. Diss. vom 16. 3. 1914.
5. Hull, Ch. H., Ithaka, N.-Y. — Die deutsche Reichspaketpost. (Erschien vollständig 1892 als 3. Heft des 8. Bandes der »Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Halle (Saale)«. — Halle (Saale), C. A. Kaemmerer, Buchdr., Naumburg (Saale). Halle (Saale), Phil. Diss. vom 15. 7. 1892.
6. Greve, Karl, Postinspektor. — Das ausschließliche Zeitungsbeförderungsrecht der deutschen Post. — Leipzig 1911, Klinkhardt (auch bei Glöckner in Leipzig). Leipzig, Jur. Diss. vom 29. 4. 1911.
7. Bohn, Carl, bacc. jur., Referendar aus Trier. — Artikel 50 der Reichsverfassung. — Trier 1904, J. Lintz. Leipzig, Jur. Diss. vom 17. 8. 1904.

8. Ritter, Paul, aus Schliewe. — Die Sonderrechte der deutschen Staaten und die Reichsverfassung — Königsberg (Pr.) 1899, L. Krause & Ewerlien. Erlangen, Jur. Diss. vom 14. 9. 1898.
9. Iltgen, Hans, Referendar. — Die rechtlichen Beziehungen der preußischen Eisenbahnen zur Reichs-Postverwaltung. — Bonn 1915, Cohen. Leipzig, Jur. Diss. vom 3. 7. 1915.

Siehe auch Nr. 184 und 193.

II. Postordnung und Telegraphenordnung.

10. Staebler, E. — Die Postordnung und die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich, rechtsgeschichtlich untersucht. — Berlin 1910, Pormetter. Jena, Jur. Diss. vom 12. 9. 1910.
11. Ploetz, Otto. — Die Rechtsnatur der Postordnung und der Telegraphenordnung. — Greifswald 1912, Abel. Greifswald, Jur. Diss. vom 4. 11. 1912.
12. Sengstock, Paul, Oberlandesgerichtsreferendar zu Düsselborf. — Über die rechtliche Natur und Gültigkeit der Postordnung. — Bonn 1908, G. Joppen. Heidelberg, Jur. Diss. von 1908.

III. Beförderungsvertrag, Anstaltsnutzung.

13. Kann, Alb. (aus Nürnberg, Rechtspraktikant am Amtsgericht Nürnberg). — Die Transportgeschäfte der Post. — Erlangen 1892, A. Vollrath. Erlangen, Jur. Diss. von 1892.
14. Friedmann, Max, Rechtspraktikant. — Die juristische Konstruktion der Postbeförderungsgeschäfte. — Erlangen 1917, Jacob. Erlangen, Jur. Diss. vom 27. 10. 1917.
15. Müller, Hanno, Referendar in Leipzig. — Die Verträge der Post, ihre Erfüllung und die Rechtslage des Empfängers unter der Wirkung eines zwischen Empfänger und Post abgeschlossenen Abkommens auf Überlassung eines Postschließfachs. — Leipzig 1908, Veit & Co. Leipzig, Jur. Diss. vom 20. 3. 1908.
16. Schlottner, Karl, Postinspektor. — Das Rechtsverhältnis bei Benutzung der Postanstalt. Ein Beitrag zur Lehre von der öffentlich-rechtlichen Anstaltsnutzung. — Berlin 1917, Elsner. Kiel, Rechts- und staatswiss. Diss. vom 6. 8. 1917.
17. Lohmann, E. W., Referendar. — Das Briefbeförderungsgeschäft der Reichspost. — Leipzig 1909, Schmidt. Leipzig, Jur. Diss. vom 23. 1. 1909.
18. Jaffé, P. S., Kammergerichtsreferendar. — Der Briefbeförderungsvertrag. Ein Beitrag zur Lehre vom Frachtgeschäft. — Berlin 1897, Druck von C. H. Schulze & Co. in Gräfenhainichen. Berlin, Jur. Diss. vom 2. 7. 1897.
19. Müller, Alfred, Referendar in Roßwein. — Die rechtliche Natur des Verhältnisses zwischen Post und Absender bei den Beförderungsgeschäften der Reichspost. — Borna (Bz. Leipzig) 1914, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 11. 2. 1914.
20. Braun, Rich., Referendar zu Hamburg. — Über die Rechtsverhältnisse der Post zu dem Absender und zu dem Adressaten beim einfachen Vertrage über die Beförderung von Briefen und Paketen. — Göttingen 1907, Dieterich. Göttingen, Jur. Diss. vom 18. 5. 1907.
21. Schönfeld, Br., Referendar. — Über den Briefbeförderungsvertrag und den Eigentumserwerb an Briefen. — Königsberg (Pr.) 1914, Beerwald. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 20. 11. 1914.
22. Bormann, Max, Postinspektor. — Die aus der Personenbeförderung durch die Posten zwischen dem Reisenden und der Postverwaltung sich ergebenden Rechtsverhältnisse. — Leipzig 1909, Wigand. Leipzig, Jur. Diss. vom 11. 6. 1909.
23. Helmecke, Rich. — Die Personenbeförderung durch die deutschen Posten. — Halle (Saale) 1913, Kämmerer. Halle (Saale), Phil. Diss. vom 28. 8. 1913.

Siehe auch XIV.

IV. Die Rechte des Empfängers.

24. Hellner, Paul, Sondershausen, Postinspektor in Berlin. — Die Rechte des Empfängers einer Postsendung. — Rostock (Meckl.) 1907, C. Hinstorff. Jena, Jur. Diss. vom 6. 11. 1907.
25. Schmidt, Paul. — Das Recht des Empfängers einer Postsendung gegen die Post auf Auslieferung. — Tübingen 1898, H. Laupp. Tübingen, Jur. Diss. von 1898.
26. Oehlckers, Gust., Referendar in Gieboldehausen. — Hat der Empfänger einer Postsendung ein selbständiges Recht auf Auslieferung derselben? — Borna (Bz. Leipzig) 1908, R. Noske. Heidelberg, Jur. Diss. von 1908.
27. Walter, Carl, Gerichtsassessor in Bischofstein (Kr. Rössel). — Über den Anspruch des Adressaten eines Geldbriefs oder einer Postanweisung gegen die Post auf Auslieferung des Geldbriefs oder Auszahlung des Postanweisungsbetrags nach früherem und dem am 1. Januar 1900 in Kraft getretenen Recht. — Greifswald 1900, J. Abel. Greifswald, Jur. Diss. von 1900.

Siehe auch Nr. 15 und 94 sowie V.

V. Frachtgeschäft.

28. Schwarz, Hub., Gerichtsreferendar. — Die Stellung des Frachtführers zum Absender und Empfänger. — Greifswald 1915, Abel. Greifswald, Jur. Diss. vom 7. 8. 1915.
29. Coppel, Alex, Gerichtsreferendar aus Solingen. — Das Pfandrecht und Retentionsrecht des Frachtführers. — Würzburg 1896, H. Stürtz. Erlangen, Jur. Diss. von 1896.
30. Gangloff, Alb. — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers am Frachtgut. — Baruth (Mark) 1897, J. Särchen. Erlangen, Jur. Diss. vom 20. 11. 1897.
31. Boldt, Frz., aus Bredenfelde. — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers. — Rostock (Meckl.) 1902, C. Boldt. Leipzig, Jur. Diss. von 1902.
32. Lübke, W., Referendar aus Schwerin (Meckl.). — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers. — Sternberg (Meckl.) 1913, A. Kobloff. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 24. 12. 1903.
33. Schomburgk, Wilh. — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers. — Leipzig 1907, A. Edelmann. Leipzig, Jur. Diss. vom 14. 5. 1907.
34. Rosenthal, Max, Gerichtsreferendar. — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers. — Borna (Bz. Leipzig) 1910, R. Noske. Heidelberg, Jur. Diss. vom 9. 11. 1910.
35. Kruis, Hans, Rechtspraktikant. — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers. — München 1912, Müller. Jena, Jur. Diss. vom 25. 7. 1912.
36. Borchardt, Carl, Gerichtsreferendar in Berlin. — Die Haftung des Frachtführers unter besonderer Berücksichtigung der durch das neue Handelsgesetzbuch getroffenen Änderungen. — Berlin 1901, A. Wolff. Freiburg (Breisgau), Rechts- und staatswiss. Diss. von 1901
37. Jasper, Reinhard, Kammergerichtsreferendar. — Die Haftpflicht des Frachtführers nach den Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuchs vom 10. 5. 1897 unter Berücksichtigung der entsprechenden Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts. — Königsberg (Pr.) 1902, Hartung. Leipzig, Jur. Diss. von 1902.
38. Metz, Rob., bacc. jur. in Leipzig. — Der Umfang der Haftung des Frachtführers. — Borna (Bz. Leipzig) 1903, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. von 1903.
39. Leutke, Paul, Postinspektor. — Wem steht das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft in den einzelnen Abschnitten der Beförderung zu? — Berlin 1903, O. Walter. (Die vollständige Arbeit »Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft« erschien bei J. Guttentag in Berlin). Königsberg (Pr.), Jur. Diss. vom 7. 3. 1903.
40. Höhn, Kurt, Referendar a. D. — Das Verfügungsrecht über das Frachtgut während des Transports, insbesondere des Eisenbahntransports. — Weimar 1910, Dietsch & Brückner. Jena, Jur. Diss. vom 3. 6. 1910.
41. Wagner, Armin, Referendar. — Das Verfügungsrecht des Absenders über das Frachtgut während des Transports. — Borna (Bz. Leipzig) 1911, R. Noske. Heidelberg, Jur. Diss. vom 19. 10. 1911.
42. Wetzig, Mart., Referendar in Plauen (Vogtl.). — Das Verfügungsrecht des Absenders im Landfrachtverkehr nach Handelsrecht mit Ausschluß des Eisenbahnverkehrs. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 7. 12. 1905.
43. Heymann, Max, Referendar. — Das Verfügungsrecht des Absenders im Landfrachtgeschäft nach Handelsrecht unter Ausschluß des Eisenbahnfrachtgeschäfts. — Eilenburg 1910. Leipzig, Jur. Diss. vom 18. 7. 1910.
44. Buchmann, Fr. — Die Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft unter Ausschluß des Eisenbahnfrachtrechts nach dem neuen Handelsgesetzbuch. — Regensburg 1897, Nation. Verlagsanstalt. Erlangen, Jur. Diss. von 1897.
45. Lange, W., Referendar bei der Staatsanwaltschaft Leipzig. — Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft (unter Ausschluß des Eisenbahnfrachtrechts) nach geltendem Handelsrecht. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 11. 2. 1905.
46. Putzger, E., Referendar am Amtsgericht Plauen (Vogtl.). — Die rechtliche Stellung des Empfängers im Landfrachtgeschäft hinsichtlich seiner Verfügungsbefugnis über das Gut nach dem geltenden Handelsrecht. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 28. 11. 1905.
47. Winter, E. Jul., Referendar in Bockwa bei Zwickau (Sa.). — Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft nach dem 6. Abschn. des 3. Buches des HGB. vom 10. 5. 1897. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 26. 6. 1905.
48. Henkel, Joh., Referendar in Dresden. — Die gesetzliche Regelung und juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft nach dem 6. Abschn. des 3. Buches des HGB. vom 10. 5. 1897. — Borna (Bz. Leipzig) 1907, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 8. 1. 1907.
49. Wemme, Hans, Referendar. — Das Recht des Empfängers im Frachtgeschäft. — Leipzig 1909, Wigand. Leipzig, Jur. Diss. vom 31. 12. 1909.
50. Denicke, Gottfr., Referendar. — Die Rechtsstellung des Empfängers im Frachtgeschäft des HGB. mit Ausnahme des Eisenbahnfrachtgeschäfts unter Mitberücksichtigung des Ladescheins. — Celle 1910, Ströher. Leipzig, Jur. Diss. vom 16. 12. 1910.

51. Goldammer, Fr. Herb., Referendar. — Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. — Borna (Bz. Leipzig) 1910, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 3. 12. 1910.
52. Kolwey, E. Alb. — Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. — Bremen 1910, Schünemann. Leipzig, Jur. Diss. vom 22. 8. 1910.
53. Börner, Hans, Referendar. — Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft auf Grund der Bestimmungen des 6. Abschn. im 3. Buche des HGB. — Borna (Bz. Leipzig) 1912, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 19. 7. 1912.
54. Gaertner, Curt, Referendar. — Der Besitzwechsel am Frachtgut. — Solingen 1912, Grobben. Heidelberg, Jur. Diss. vom 23. 3. 1912.
55. Richter, E. Arm., Referendar. — Die Nachnahme im Frachtgeschäft. — Eisleben 1911, Schneider. Leipzig, Jur. Diss. vom 1. 7. 1911.

VI. Briefgeheimnis, Recht an Briefen.

56. Köhler, Raim., Dr. phil., Ober-Postpraktikant. — Der Begriff des Briefes im § 1 (bis § 2a) des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871. — München und Berlin 1911, Schweitzer. (Aus »Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft« 1911). Leipzig, Jur. Diss. vom 18. 12. 1911.
57. Falb, Alfr., cand. jur. — Der Brief als Schriftwerk im Urheberrecht. — Berlin 1917, Fuhrberg. Erlangen, Jur. Diss. vom 17. 9. 1917.
58. Wilutzky, Joh., Referendar a. D. — Der Brief als Objekt des Rechtsschutzes. — Borna (Bz. Leipzig) 1912, R. Noske. Erlangen, Jur. Diss. vom 26. 1. 1912.
59. Reichardt, Wolf, Referendar, bacc. jur. in Leipzig. — Das Recht an Briefen. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske Leipzig, Jur. Diss. vom 28. 7. 1905.
60. Ulmann, Emil, Rechtspraktikant. — Über das Urheberrecht an Briefen, zugleich ein Versuch zum Begriff des Schriftwerks. — Erlangen 1893, A. Vollrath. Erlangen, Jur. Diss. von 1893.
61. Burckas, Leo, Referendar in Leipzig. — Eigentumsrecht, Urheberrecht und Persönlichkeitsrecht an Briefen. — Leipzig 1907, G. Fock. Leipzig, Jur. Diss. vom 25. 1. 1907.
62. Neumann, Fr., Referendar. — Der privatrechtliche Schutz gegen die Veröffentlichung von Privatbriefen. — Berlin 1915, Ebering (im Buchhandel ebd.). Erlangen, Jur. Diss. vom 29. 3. 1915.
63. Wolcke, Alfr., Postinspektor in Bonn. — Der Schutz des Brief- und Telegraphengeheimnisses im Post- und Telegraphenverkehr. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 10. 5. 1905.
64. Kirchholtes, Joh., Referendar. — Briefschutz und Briefgeheimnis nach geltendem Reichsrecht. Eine öffentlich-rechtliche Studie. — Borna (Bz. Leipzig) 1908, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 7. 11. 1908.
65. Gerhard, Eug., Rechtspraktikant aus Renchen. — Der strafrechtliche Schutz des Briefes, dogmatisch und rechtsvergleichend dargestellt. — Karlsruhe (Baden) 1905, G. Braun. Freiburg (Breisgau), Rechts- und staatswiss. Diss von 1905.
66. Plaut, Bernh. — Die Verletzung des Briefschutzes durch Private (§ 299 RStrGB.). — Berlin 1911, Kuhz. Heidelberg, Jur. Diss. vom 28. 3. 1911.
67. uveke, Heinr., Referendar a. D. — Die unbefugte Veröffentlichung von Briefen. — Borna (Bz. Leipzig) 1912, R. Noske. Breslau, Jur. Diss. vom 5. 9. 1912.
68. Tillmanns, Kurt, bacc. jur. aus Opladen. — Das Eröffnen fremder Briefe nach heutigem Strafrecht (Beiträge zur Verletzung des Briefgeheimnisses). — Berlin 1905, W. Pilz. Leipzig, Jur. Diss. vom 28. 7. 1905.
69. Neubauer, Ernst. — Die unbefugte Urkundeneröffnung des § 299 RStGB. — Würzburg 1911, Becker. Würzburg, Jur. Diss. vom 6. 3. 1911.
70. Arnold, Gerh., Referendar in Leipzig. — Die widerrechtliche Eröffnung des Urkundenverschlusses (§ 299 RStrGB.). — Leipzig 1907, O. Wigand. Leipzig, Jur. Diss. vom 26. 3. 1907.
71. Enckevort, Kurt von, Referendar. — Die Briefsperre im öffentlichen Recht Preußens und des Deutschen Reichs. — Greifswald 1902, J. Abel. Greifswald, Jur. Diss. vom 2. 12. 1902.

Siehe auch Nr. 21.

VII. Strafrecht.

72. Brausewetter, Curt, Referendar. — Bemerkungen zu § 27 Nr. 3 des Postgesetzes und zu den §§ 263, 276, 364 und 47 bis 49 RStrGB. in Anknüpfung an einen Rechtsfall. — Berlin 1893, W. Moeser. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 7. 9. 1893.
73. Hessel, Alw., bacc. jur., Referendar. — Die Amtsdelikte der Post- und Telegraphenbeamten gegen den Post- und Telegraphenverkehr. — Borna (Bz. Leipzig) 1913, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 21. 7. 1913.

74. Hauptmann, Rud., Referendar in Stade. — Die Hinderung und die Gefährdung des Telegraphenbetriebs (§ 317 bis 320 RStrGB.). — Ohne Ortsangabe (1914). Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 30. 7. 1914.
75. Lautenbach, Max, Referendar aus Halberstadt. — Die Strafbarkeit der Beschädigung unterseeischer Telegraphenkabel auf hoher See. — Halberstadt 1889, L. Koch. Halle (Saale), Jur. Diss. vom 23. 11. 1889.
76. Bauer, Heinz, Rechtspraktikant. — Die telegraphische Depesche als Gegenstand der Urkundenfälschung im deutschen Strafrecht. — Borna (Bz. Leipzig) 1907, R. Noske. Heidelberg, Jur. Diss. vom 31. 1. 1907.

Siehe auch Nr. 96 sowie VI.

VIII. Postanweisungen.

77. Loewi, Rud., Rechtspraktikant in Fürth. — Die Postanweisung. — Fürth 1891, A. Schroeder. Erlangen, Jur. Diss. von 1891.
78. Wuthenau, Kurt, Referendar. — Über die Postanweisung. — Halle (Saale) 1916, John. Gießen, Jur. Diss. vom 16. 10. 1916.
79. Zetzsche, H. H., Referendar. — Die Übermittlung von Geldbeträgen durch Postanweisung. — Borna (Bz. Leipzig) 1908, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 17. 12. 1908.
80. Wimmer, Theod., Bamberg. — Das Recht der Postanweisung — Bamberg 1908, W. Gärtner. Würzburg, Jur. Diss. vom 31. 1. 1908.
81. Rebecker, Helm., Postinspektor. — Zum Rechte der Postanweisung. — Berlin 1908, Schmidt. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 20. 12. 1908.
82. Freund, Heinr., Referendar. — Beiträge zum Rechte der Postanweisung. — Breslau 1913, Breslauer Genossenschafts-Buchdruckerei. Breslau, Jur. Diss. vom 4. 2. 1913.
83. Wolff, Karl, Rechtspraktikant aus München. — Die rechtliche Natur des Postanweisungsgeschäfts. — München 1892, J. Gotteswinter. Erlangen, Jur. Diss. von 1892.
84. Merten, C. F., Referendar. — Die rechtliche Natur der Postanweisung. — Greifswald 1895, J Abel. Greifswald, Jur. Diss. von 1895.
85. Kiesselbach, G. A., Referendar. — Die rechtliche Natur der Postanweisung. — Erlangen 1896, F. Junge. Erlangen, Jur. Diss. von 1896.
86. Frieg, Fr. — Die rechtliche Konstruktion der Postanweisung. — Dortmund 1897, W. Crüwell. Erlangen, Jur. Diss. vom 28. 9. 1897.
87. Stegner, Max, Gerichtsreferendar in Halle (Saale). — Die rechtliche Natur des Postanweisungsgeschäfts nach geltendem Recht. Insbesondere Erörterung der Frage, ob der Postverwaltung die Befugnis zusteht, die auf gefälschte Postanweisungen ausgezahlten Beträge vom Empfänger wiedererstattet zu verlangen. — Halle (Saale) 1902, C. A. Kämmerer & Co. Leipzig, Jur. Diss. von 1902.
88. Loewe, Mart., Referendar beim Landgericht in Gleiwitz. — Die juristische Natur der Postanweisung. — Gleiwitz 1906, Neumann. Breslau, Jur. Diss. vom 9. 6. 1906.
89. Bourgon, P., Referendar. — Die rechtliche Natur der Postanweisung. — Borna (Bz. Leipzig) 1914, R. Noske. Straßburg (Els.), Rechts- und staatswiss. Diss. vom 4. 3. 1914.
90. Deppe, Carl, Referendar. — Die rechtliche Natur der Postanweisung. — Hannover 1914, Jürgens. Erlangen, Jur. Diss. vom 3. 7. 1914.
91. Bellersheim, Max, Frhr. von. — Der Anspruch der Postverwaltung auf Rückforderung des auf Grund einer Postanweisung ausgezahlten Betrags, falls dieser nicht eingezahlt ist. — Darmstadt 1906, C. W. Leske. Marburg (Bz. Cassel), Jur. Diss. vom 21. 4. 1906.
92. Wahlert, Hub. — Ist die Postverwaltung berechtigt, vom Empfänger einer Postanweisung den gezahlten Betrag zurückzufordern, wenn eine entsprechende Einzahlung nicht stattgefunden hat? — Burgsteinfurt 1913, Brood. Heidelberg, Jur. Diss. vom 27. 4. 1914.
93. Heine, Hans, Referendar. — Der Eigentumserwerb an dem auf eine Postanweisung ausgezahlten Gelde. — Borna (Bz. Leipzig) 1906, R. Noske. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 10. 8. 1906.
94. Faßbender, Jul., Gerichtsreferendar aus Remagen. — Hat der Adressat einer Postanweisung gemäß den die Reichspost betreffenden Spezialvorschriften in Verbindung mit dem subsidiär in Betracht kommenden Bürgerlichen Rechte einen Rechtsanspruch auf Aushändigung der Postanweisungssumme? — Borna (Bz. Leipzig) 1903, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. von 1903.
95. Schumann, Hugo, Referendar. — Die Pfändbarkeit der Postanweisungsbeträge. — Borna (Bz. Leipzig) 1909, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 6. 2. 1909.
96. Davidsohn, Ludw., Liegnitz, Referendar beim Amtsgericht in Mittelwalde (Schles.). — Urkundendelikte an Postanweisungen. — Breslau 1900, Schletter. Gießen, Jur. Diss. von 1900.

Siehe auch Nr. 27 und 103.

IX. Postaufträge und Nachnahmen.

97. Junghans, Karl, bacc. jur., Referendar. — Die rechtliche Natur der Geldeinziehungsgeschäfte der Reichspost. — Borna (Bz. Leipzig) 1910, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 1. 11. 1910.
98. Meyer, Herm. — Der Postauftrag nach Reichsrecht. — Rudolstadt 1914, Mitzlaff. Erlangen, Jur. Diss. vom 29. 7. 1914.
99. Müller, Paul, stud. jur. — Die Postnachnahme der Reichspost. — Borna (Bz. Leipzig) 1917, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 31. 8. 1917.

Siehe auch Nr. 55, 115 und 116.

X. Postscheckwesen.

100. Lünsmann, Carl, Postinspektor in Straßburg (Elf.). — Der Giro- und Scheckverkehr und die Frage seiner Organisation durch die deutsche Post. — Straßburg (Elf.) 1908, Straßburger Druckerei und Verlagsanstalt. Straßburg (Elf.), Rechts- und staatswiss. Diss. vom 22. 2. 1908.
101. Schill, Ed., Postexpeditor I. Kl. aus Bolanden (Pfalz.). — Der Postscheck nach dem Entwurfe der deutschen Postscheckordnung vom Jahre 1899 und dem Reichsgesetze vom 30. 3. 1900. — München 1901, Wild. Erlangen, Phil. Diss. vom 17. 7. 1901.
102. Senftleben, Paul. — Der deutsche Postscheckverkehr, sein Wesen und seine Bedeutung. — Borna (Bz. Leipzig) 1912, R. Noske. Erlangen, Phil. Diss. vom 21 9. 1912.
103. Brösamlen, Herm. — Der deutsche Postüberweisungs- und Scheckverkehr mit besonderer Berücksichtigung der württembergischen Verhältnisse. — Tübingen 1913, Weil. Tübingen, Staatswiss. Diss. vom 8. 1. 1914.
104. Ziegler, Erh., gepr. Rechtspraktikant. — Der Postscheck in Deutschland und in der Schweiz. — München 1912, Krämer. Erlangen, Jur. Diss. vom 26. 7. 1912.
105. Wollenzien, Wilh., Referendar im Bezirk des Kammergerichts. — Der Postscheck im Deutschen Reiche, in Österreich und in der Schweiz. — Warschau 1917, Deutsche Staatsdruckerei. Breslau, Jur. Diss. vom 12. 11. 1917.
106. Besold, Fr., Rechtspraktikant. — Der österreichische Postscheck. — Erlangen 1909, Junge. Erlangen. Jur. Diss. vom 10. 3. 1909.
107. Schubert, Alfr., Ober-Postpraktikant. — Postscheck und Postscheckvertrag nach dem Scheckgesetz vom 11. 3. 1908 und nach der Postscheckordnung vom 6. 11. 1908. — Borna (Bz. Leipzig) 1909, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 29. 9. 1909.
108. Hasenpatt, Carl. — Die rechtliche Natur des Postschecks nach dem Entwurf einer Postscheckordnung. — Berlin 1901, Stuhr. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 30. 7. 1901.
109. Haas, O. Ph. — Die rechtlichen Grundlagen des Postscheckverkehrs. — Würzburg 1910, Becker. Würzburg, Jur. Diss. vom 20. 9. 1910.
110. Reimers, Joh., Referendar. — Haftung und Regreß beim Scheck. — Borna (Bz. Leipzig) 1910, R. Noske. Breslau, Jur. Diss. vom 17. 2. 1910.

XI. Postzeitungsvertrieb.

111. Heß, M. A., Referendar. — Das Zeitungsbeförderungsgeschäft der deutschen Post unter besonderer Berücksichtigung des Zeitungsvertriebs. — Leipzig 1915, Leiner. Leipzig, Jur. Diss. vom 23. 12. 1915.
112. Tomforde, Hans, Referendar. — Das postalische Zeitungsabonnement in seiner rechtlichen Bedeutung. — Neumünster 1911, Hieronymus. Heidelberg, Jur. Diss. vom 18. 12. 1911.
113. Liebernickel, Wold., Referendar. — Die Rechtsverhältnisse beim Postzeitungsvertrieb. — Borna (Bz. Leipzig) 1914, in Kommission bei R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 5. 3. 1914.

Siehe auch Nr. 6, 145 und 146.

XII. Haftung der Verwaltung.

114. Wirsing, J. J., Rechtspraktikant zu Würzburg. — Die zivilrechtliche Haftung der Post. — Würzburg 1892, Gnad & Co. Erlangen, Jur. Diss. von 1892.
115. Levy, Louis, Referendar. — Die Betriebshaftung der Post für den Schaden aus unterbliebener Einziehung von Nachnahmebeträgen (zu § 19, VIa der Postordnung für das Deutsche Reich). — Hamburg 1914, Ackermann & Wolff. Gießen, Jur. Diss. vom 11. 11. 1914.
116. Schneider, Bernh., Ober-Postpraktikant. — Die Haftung der Postverwaltung und ihrer Beamten aus dem Postprotest. — Potsdam 1910, Vereinsdruckerei. Erlangen, Jur. Diss. vom 26. 4. 1910.

117. **Nowag**, Arth., Referendar beim Amtsgericht zu Herrnstadt. — Die Haftung für unrichtige Zustellung durch den Postboten. — Borna (Bz. Leipzig) 1906, R. Noske. Breslau, Jur. Diss. vom 30. 4. 1906.
118. **Becker**, Hugo, Gerichtsassessor. — Die Haftung für unrichtige Zustellung durch den Postboten. — Borna (Bz. Leipzig) 1911, R. Noske. Erlangen, Jur. Diss. vom 3. 2. 1911
119. **Entsch**, Alb., Kammergerichtsreferendar a. D. — Haftet der Staat für Versehen der Gerichtsvollzieher? — Dessau 1907, Franke. Heidelberg, Jur. Diss. von 1908.
120. **Grochtmann**, Hub. — Die Haftung des preußischen Staates für die Gerichtsvollzieher. — Berlin-Wilmersdorf 1912, Wilmersdorfer Zeitung. Göttingen, Jur. Diss. vom 18. 5. 1912.
121. **Raabe**, C. H., Referendar. — Die Haftung für Verschulden der Beamten nach dem preußischen Gesetz vom 1. August 1909. — Greifswald 1912, Abel. Greifswald, Jur. Diss vom 11. 5. 1912.
122. **Piloty**, Rob. — Die Haftung des Staates für rechtswidrige Handlungen und Unterlassungen der Beamten bei Ausübung staatlicher Hoheitsrechte. — München 1888, Knorr & Hirth. München, Jur. Diss. von 1888.
123. **Schmückle**, G., Referendar am württ. Amtsgericht Eßlingen (Neckar). — Die Haftung der öffentlich-rechtlichen Körperschaften gemäß BGB. § 89 und 31 in Verbindung mit Artikel 77 Einf. Ges. zum BGB. nach dem Standpunkt des Reichsgerichts. — Eßlingen 1907, Bechtle. Heidelberg, Jur. Diss. vom 20. 3. 1907.
124. **Bruns-Wüstefeld**, Reinhard, Referendar in Berlin. — Die Haftung der juristischen Personen des öffentlichen Rechts nach § 89 Abs. 1 des BGB. — Rostock (Meckl.) 1908, Adlers Erben. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 25. 5. 1908.
125. **Benjamin**, Fr — Die Haftung des Staates aus dem Verschulden seiner Organe nach Völkerrecht. — Breslau 1909, Fleischmann. Heidelberg, Jur. Diss. vom 4. 11. 1909.
126. **Scheel**, Karl. — Wesen und Beispiele der juristischen Personen des öffentlichen Rechts und Haftung derselben nach § 89 Abs. 1 des BGB.; als Anhang: Der gegenwärtige Rechtszustand im Deutschen Reiche gemäß Artikel 77 Einf. Ges. zum BGB. — Hamburg 1909. Heidelberg, Jur. Diss. vom 18. 10 1909.
127. **Iber**, Hans, Referendar. — Die Haftung der Schutzgebiete für ihre Beamten. — Cassel 1911, Weber & Weidemeyer. Marburg (Bz. Cassel), Jur. Diss. vom 18. 7. 1911.
127a. **Engelmann**, Karl, Referendar. — Die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt unter besonderer Berücksichtigung des preußischen Gesetzes vom 1. August 1909 (Ges. Samml. S. 691). — Borna (Bz. Leipzig) 1910, R. Noske. Marburg (Bz. Cassel), Jur. Diss. vom 28. 7. 1910.

Siehe auch Nr. 110, 131 und 133.

XIII. Haftung der Beamten.

128. **Wagner**, Wilh., aus Cassel, Postinspektor in Berlin — Die Haftung des Postbeamten Dritten gegenüber wegen Verletzung der Amtspflicht. — Rostock (Meckl.) 1908, C. Hinstorff. Göttingen, Jur. Diss. vom 3. 7. 1908.
129. **Reichert**, Felix, Postassessor. — Die zivilrechtliche Haftung der Post- und Telegraphenbeamten. — Tübingen 1909, H. Laupp (aus »Archiv für öffentliches Recht«, Bd. 25, Heft 2). Tübingen, Jur. Diss. vom 5. 6. 1909.
130. **Friese**, Hans, Kammergerichtsreferendar. — Die Haftpflicht der Gerichtsvollzieher für Verschulden in Ausübung ihres Berufs unter besonderer Berücksichtigung des preußischen Rechts. — Berlin 1909, Hermann. Erlangen, Jur. Diss. vom 31. 1. 1910.
131. **Reiner**, Hans, Rechtspraktikant aus Nördlingen. — Die Schadensersatzpflicht des Beamten und des Staates nach dem BGB., seinen Nebengesetzen und dem bayrischen Ausf. Ges. zum BGB. — Würzburg 1904, Drescher & Reicherdt. Würzburg, Jur. Diss. vom 21. 12. 1904.
132. **Siegel**, Paul, Referendar beim Landgericht zu Hannover. — Die Schadensersatzpflicht der Beamten aus rechtswidrigen Amtshandlungen. — Meiningen 1904, Keyßner. Göttingen, Jur. Diss. vom 22. 11. 1904.
133. **Schellhorn**, Joh. R. von, aus München, Rechtspraktikant am Landgericht zu Memmingen. — Die zivilrechtliche Haftung der Beamten und des Staates, der Gemeinden und anderer Kommunalverbände für den von Beamten in rechtswidriger Ausübung anvertrauter öffentlicher Gewalt einem Dritten zugefügten Schaden nach deutschem Reichs- und bayrischem Landesrecht. — München 1906, J. Schweitzer. Erlangen, Jur. Diss. vom 4. 10. 1906.
134. **Drouven**, Max, Referendar aus Aachen — Die Beamtenhaftung nach § 839 BGB. — Borna (Bz. Leipzig) 1907, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 11. 10. 1907.
135. **Kirbach**, bacc. jur, Referendar in Leipzig. — Die Haftung des Beamten nach BGB. § 839. — Borna (Bz. Leipzig) 1907, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 10. 4. 1907.
136. **Wieland**, W. — Die zivilrechtliche Haftung des Beamten in ihrer historischen Entwicklung, insbesondere die heutige Haftung des Beamten und des Staates für seine Beamten in Preußen und im Reich. — Borna (Bz. Leipzig) 1911, R. Noske. Heidelberg, Jur. Diss. vom 12. 7. 1911.

137. **Engel**, Leo. — Die Beamtenhaftpflicht nach § 839 BGB. — Berlin 1913, Ebering. Würzburg, Rechts- und staatswiss. Diss. vom 13. 3. 1913.
138. **Hanke**, Carl, Ober-Postpraktikant. — Die Haftung der nichtrichterlichen Reichsbeamten gegenüber dem Reiche wegen Verletzung ihrer Amtspflicht. — Gräfenhainichen 1913, Schulze. Vollständig als »Abhandlungen aus dem Staats- und Verwaltungsrecht« Leipzig, Jur. Diss. vom 15. 7. 1913.
139. **Blumstengel**, Carl, Referendar, Annaberg. — Haftung wegen Verletzung der einem Beamten einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht nach § 839 BGB. — Borna (Bz. Leipzig) 1915, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 14. 4. 1915.
140. **Mogk**, Paul, bacc. jur., Referendar. — Die Ausnahmebestimmung des § 839 Abs. 2 BGB. und ihr Anwendungsgebiet. — Borna (Bz. Leipzig) 1910, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 5. 3. 1910.
141. **Ludwigs**, Kurt, Rechtspraktikant. — Das Verhältnis der Beamtenhaftung (§ 839) zur allgemeinen Deliktshaftung (§ 823, 826) im BGB. — Heidelberg 1910, Rößler & Herbert. Heidelberg, Jur. Diss. vom 21. 7. 1910.
142. **Wiebels**, Carl, Gerichtsreferendar. — Das Verhältnis der Beamtenhaftung zur allgemeinen Deliktshaftung. — Düsseldorf 1912, Hoch. Heidelberg, Jur. Diss. vom 29. 7. 1912.

Siehe auch Nr. 110.

XIV. Tarifwesen, Finanzwirtschaft.

143. **Haaß**, Fr., Ober-Postsekretär. — Die Post und der Charakter ihrer Einkünfte. Mit einem Anhang: Die Paketpost. — Stuttgart 1890, J. B. Metzler. Tübingen, Staatswiss. Diss. von 1890.
144. **Schmidt**, Arth., Postinspektor in Dresden. — Die wichtigsten Tarife der deutschen Reichs-Postverwaltung. — Dresden 1903, Lehmann. Leipzig, Phil. Diss. von 1903.
145. **Pönitz**, W., aus Frankenberg (Sachsen). — Der deutsche Postzeitungstarif nach dem Gesetz vom 20. Dezember 1899. — Frankenberg (Sachsen) 1904, Roßberg. Tübingen, Staatswiss. Diss. von 1904.
146. **Portaszewicz**, Karl, Vize-Postdirektor. — Der deutsche Postzeitungsgebührentarif. — Königsberg (Pr.) 1914, Quatz. Königsberg (Pr.), Phil. Diss. vom 29. 4. 1914.
147. **Köhler**, Raim., Ober-Postpraktikant in Leipzig. — Die Reichs-Post- und Telegraphentarife in ihren rechtlichen Formen. — Berlin 1907, Reichsdruckerei. Heidelberg, Phil. Diss. vom 17. 2. 1908.
148. **Heidecker**, Hugo, Ober-Postpraktikant. — Der Telegraphentarif für den inneren Verkehr im Reichs-Telegraphengebiet. Eine finanzpolitische Studie. — Wilhelmshaven 1910, Süß. Freiburg (Breisgau), Rechts- und staatswiss. Diss. von 1911.
149. **Wittiber**, Hugo. — Tarifwesen und Tarifpolitik im Fernsprechverkehr von Ort zu Ort unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse. — Stuttgart 1915, Union. Würzburg, Rechts- und staatswiss. Diss. vom 8. 3. 1915.

149a. **Günther**, Erw., Ober-Postpraktikant. — Über die Grundlagen, die Entwicklung und die zweckmäßige Gestaltung der europäischen Fernsprechgebührentarife. — Halle (Saale) 1909, Lippert-Naumburg. (Erschien vollständig unter dem Titel »Die europäischen Fernsprechgebührentarife« als »Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Halle«, Bd. 61, 1910.) Halle (Saale), Phil. Diss. vom 21. 12. 1909.

150. **Nickau**, Max, Postinspektor. — Der Wettbewerb in der Kleingüterbeförderung innerhalb des Reichs-Postgebiets und die Weiterbildung der Tarife, vornehmlich des Postpakettarifs. — Würzburg 1909, Becker. Würzburg, Phil. Diss. vom 28. 8. 1909.
151. **Toberg**, Frz. — Entwicklung, Umfang und wirtschaftliche Bedeutung der Porto- und Gebührenfreiheiten, Portovergünstigungen und des Portoablösungsverfahrens im deutschen Post- und Telegraphenverkehr. — Halle (Saale) 1910, Kämmerer. Halle (Saale), Phil. Diss. vom 4. 8. 1910.
152. **Fuhrmann**, Otto. — Die Bedeutung des lokalen Nachrichtenverkehrs für das wirtschaftliche Leben unter besonderer Berücksichtigung des Telephonwesens im Reichs-Postgebiet. — Berlin 1909, Ebering. Berlin, Phil. Diss. vom 14. 8. 1909.
153. **Ullrich**, Paul, Ober-Postpraktikant. — Die Finanzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung (Die Postfinanzen). — Stettin 1909, Graßmann. Münster (Westf.), Rechts- und staatswiss. Diss. vom 6. 3. 1909.
154. **Radusch**, Ad., Ober-Postpraktikant. — Zur Beurteilung der Höhe der Postüberschüsse und ihrer Verwendung. — Breslau 1913, Fleischmann. Vollständig im Finanzarchiv, Jahrg. 30, Bd. 2. Breslau, Phil. Diss. vom 13. 3. 1913.
155. **Brust**, Karl, Postdirektor. — Die Ursachen der größeren oder geringeren Reineinnahmen der deutschen, britischen und russischen Post- und Telegraphenverwaltungen in den Jahren 1901 bis 1910. — Leipzig 1916, Brandstetter. Berlin, Phil. Diss. vom 14. 7. 1916.

156. **Boegler**, Ant. — Die finanziellen Ergebnisse der bayrischen Post- und Telegraphenverwaltung. — Würzburg 1913, Boegler. Würzburg, Rechts- und staatswiss. Diss. vom 16. 4. 1913.

157. **Wetzel**, Jos., Finanzassessor. — Das Postübereinkommen zwischen dem Reiche und Württemberg vom Jahre 1901. — Tübingen 1909, Kirschmer. Tübingen, Staatswiss. Diss. vom 22. 3. 1909.

158. **Poppe**, Fr., Ober-Postpraktikant. — Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen in Deutschland. — Halle (Saale) 1911, Fischer-Gera. (Vollständig bei Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin.) Halle (Saale), Phil. Diss. vom 29. 5. 1911.

159. **Zipse**, Wilh. — Die Anleihen der deutschen Reichspost und der preußischen Eisenbahn als Beispiele privatwirtschaftlicher Staatsanleihen. — Berlin 1911, G. Schade. Berlin, Phil. Diss. vom 25. 2 1911.

Siehe auch Nr. 9, 210 und 212.

XV. Volkswirtschaft im allgemeinen.

160. **Hammer**, Osw., Ober-Postpraktikant. -- Die deutsche Post als Vermittlerin von Warenverkehr. — Leipzig 1910, Hirschfeld. Freiburg (Breisgau), Rechts- und staatswiss. Diss. von 1911.

161. **Wolter**, Hans. — Die Post im Dienste des nationalen Zahlungs- und Kreditverkehrs. — Erlangen 1910, Junge. Erlangen, Phil. Diss. vom 15. 4. 1910.

162. **Zwillenberg**, Hugo, Referendar. — Inwiefern wird durch Hingabe und Annahme von Banknoten, Reichskassenscheinen, Zinsscheinen (Kupons) und Briefmarken eine Geldschuld getilgt? Ein Beitrag zur Lehre von der Zahlung. — Borna (Bz. Leipzig) 1912, R. Noske. Erlangen, Jur. Diss. vom 22. 1. 1913.

163. **Bocke**, Fr. L. — Die Entwicklung des Nachrichten-Schnellverkehrs und das Straßenwesen. — Heidelberg 1917, Rößler & Herbert. Heidelberg, Phil. Diss. vom 1. 4. 1917.

164. **Schittly**, Carl, aus Oberhausen (Rhld.). — Die bayrischen Motorposten. — Elberfeld 1915, Wuppertaler Druckerei. Würzburg, Rechts- und staatswiss. Diss. vom 27. 12. 1915.

165. **Jaensch**, G., Ober-Postpraktikant in Berlin. — Die deutschen Dampfersubventionen, ihre Entstehung, Begründung und ihre volkswirtschaftlichen Wirkungen. — Berlin 1907, F. A. Günther & Sohn. Heidelberg, Phil. Diss. vom 28. 2. 1907.

166. **Riepenhausen**, C. A. von, Leutnant, Madrid. — Das deutsche Brieftaubenrecht mit Berücksichtigung der französischen Gesetzgebung. — Greifswald 1900, J. Abel. Greifswald, Jur. Diss. vom 5. 12. 1900.

167. **Hahne**, Hans, Referendar, Berlin. — Der Fund in den Geschäftsräumen oder den Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt, nach dem Rechte des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich. — Borna (Bz. Leipzig) 1907, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 21. 1. 1907.

Siehe auch Nr. 202a.

XVI. Sozialpolitik.

168. **Kleemann**, G. H. K. — Die Sozialpolitik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gegenüber ihren Beamten, Unterbeamten und Arbeitern. — Jena 1914, Fischer. (Vollständig als »Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Jena«, Bd. 14, Heft 1.) Jena, Phil. Diss. vom 24. 2. 1914.

169. **Kerschkamp**, W., Ober-Postpraktikant. — Die Arbeiterfrage im Bereiche der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Halle (Saale) 1912, Bagel-Düsseldorf. Halle (Saale), Phil. Diss. vom 21. 8. 1912.

170. **Schulz**, Carl. — Entwicklung der Krankenversicherung bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Gießen 1913, Brühl. Gießen, Phil. Diss. vom 28. 2. 1913.

171. **Finster**, Curt, Postinspektor. — Die deutsche Reichspost im Dienste der Arbeiterversicherung. — Berlin 1905, Denter & Nicolas. Heidelberg, Phil. Diss. vom 17. 6. 1905.

172. **Hagemann**, Alfr., Telegraphendirektor. — Über die Benutzung postalischer Einrichtungen zum Zwecke der Volksversicherung in England und Deutschland. — Gießen 1910, Brühl. Gießen, Phil. Diss. vom 18. 5. 1910.

173. **Heidemann**, Paul, Treptow (Rega), Postinspektor in Halle (Saale). — Zur Entwicklung des deutschen Sparkassenwesens unter besonderer Berücksichtigung der Post-Sparkassenfrage. — Halle (Saale) 1907, C. A. Kämmerer & Co. Heidelberg, Phil. Diss. vom 20. 8. 1907.

174. **Heber**, Fr. — Die Postsparkassen als Volks- und Staatsbanken. — Tübingen 1908, H. Laupp. (Erschien auch als »Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft«, Erg. Heft 27.) Leipzig, Phil. Diss. vom 3. 9. 1908.

175. **Braun**, Fri., Ober-Postpraktikant. — »Die Frau im Staatsdienst«, dargestellt an den Verhältnissen bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Berlin 1912, G. Schade. Würzburg, Phil. Diss. vom 1. 7. 1912.



176. Wagner, Osk. — Die Frau im Dienste der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Halle (Saale) 1913, auch bei Teubner, Leipzig. Halle (Saale), Phil. Diss. vom 8. 5. 1913.
Siehe auch Nr. 161.

XVII. Geschichte.

177. Görs, G., Ober-Postpraktikant in Berlin. — Thurn und Taxissches Postwesen, sein Regal und die Ursachen der Verleihung des Regals. — Rostock (Mecklb.) 1907, C. Hinstorff. Münster (Westf.), Rechts- und staatswiss. Diss. vom 18. 10. 1907.

178. Ohmann, Fr., Mülheim (Ruhr). — Die Anfänge des Postwesens und das Emporkommen der Taxis in Italien. — Bonn 1908, C. Georgi. (Vollständig bei Duncker & Humblot, Leipzig). Bonn, Phil. Diss. vom 12. 8. 1908.

179. Babendererde, Paul, Ober-Postpraktikant. — Nachrichtendienst und Reiseverkehr des Deutschen Ordens um 1400. — Elbing 1913, Wernich. (Aus der »Altpreuß. Monatsschrift«, Bd. 50.) Königsberg (Pr.), Phil. Diss. vom 21. 1. 1913.

180. Bernhardt, Heinr. — Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg, vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle. — Hannover 1911, Geibel. Münster (Westf.), Phil. Diss. vom 7. 2. 1912.

181. Haaß, Heinr. — Das hessische Postwesen bis zum Anfange des 18. Jahrhunderts. — Marburg (Bz. Cassel) 1910, Schönhoven in Cassel. (Aus der »Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde«, Bd. 44.) Marburg (Bz. Cassel), Phil. Diss. vom 31. 5. 1910.

182. Grosse, Rud., Stendal. — Das Postwesen in der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert. — Tübingen 1902, H. Laupp. Heidelberg, Phil. Diss. von 1902.

183. Rensing, Frz. J. — Geschichte des Postwesens im Fürstbistum Münster. — Hildesheim 1909, Lax. (Erschien auch als »Beiträge für die Geschichte Niedersachsens und Westfalens«.) Münster (Westf.), Phil. Diss. vom 16. 11. 1909.
Siehe auch Nr. 10, 136, 207 und 210.

XVIII. Telegraphie und Fernsprechwesen.

184. Lange, Karl, Telegrapheninspektor. — Das Wegerecht der Reichs-Telegraphenverwaltung in staatsrechtlicher Beziehung. — Würzburg 1914, Staudenraus. Würzburg, Rechts- und staatswiss. Diss. vom 1. 4. 1914.

185. Wiskott, E., Referendar beim Landgericht in Wiesbaden. — Die Urkundenqualität der Telegramme nach dem geltenden deutschen Recht. — Borna (Bz. Leipzig) 1903, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. von 1903.

186. Schiller, Th., Greifswald. — Die unrichtige Übermittlung von telegraphischen Erklärungen. — Rostock (Mecklb.) 1902, C. Hinstorff. Rostock (Mecklb.), Jur. Diss. vom 27. 6. 1902.

187. Fraenkel, Gerh., Referendar am Landgericht Breslau. — Die unrichtige Erklärungsübermittlung auf telegraphischem Wege. — Borna (Bz. Leipzig) 1908, R. Noske. Breslau, Jur. Diss. vom 18. 5. 1908.

188. Leutke, Herm., Referendar. — Die unrichtige Übermittlung von telegraphischen Willenserklärungen nach dem BGB., erläutert an einem Rechtsfall. — Borna (Bz. Leipzig) 1909, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. vom 16 12. 1909.

189. Hochheim, Paul, Telegrapheninspektor. — Untersuchungen über die Beziehungen zwischen dem elektrischen Schnellnachrichtenwesen und der Börse. — Wiehe (Bz. Halle, Saale), Kirschbaum. Breslau, Phil. Diss. vom 17. 12. 1914.

190. Jungblut, Joh., Referendar. — Das Fernsprechanschlußverhältnis. — Greifswald 1916, Abel. Greifswald, Jur. Diss. vom 8. 12. 1916.

191. Lubberger, Fr. — Die Anpassung der Fernsprechanlagen an die Verkehrsschwankungen. — Berlin 1914, Springer. (Aus »Arbeiten aus dem elektrotechnischen Institut der technischen Hochschule zu Karlsruhe [Baden]«.) Karlsruhe (Baden), Techn. Diss. von 1914.

192. Spiecker, Fr., Dipl.-Jng — Die Abhängigkeit des erfolgreichen Fernsprechanrufs von der Anzahl der Verbindungsorgane. — Berlin 1913, Springer. (Im Buchhandel ebd.) Berlin, Techn. Diss. vom 11. 7. 1913.

193. Boas, Aug., Ober-Postinspektor. — Staatsbetrieb oder Privatbetrieb im Fernsprechwesen. Eine staatsrechtliche und volkswirtschaftliche Studie. — Berlin 1912, Blankenfeldt. Freiburg (Breisgau), Rechts- und staatswiss. Diss. von 1912.

194. Münch, Rich., Referendar, Niederlahnstein. — Die Nachrichtenübermittlung durch den Fernsprecher nach deutschem Reichsrecht. — Greifswald 1912, Adler. Marburg (Bz. Cassel), Jur. Diss. vom 8. 11. 1912.

195. Giesecke, Carl, Referendar, Hannover. — Der Fernsprecher im Rechtsverkehr. — Borna (Bz. Leipzig) 1906, R. Noske. Leipzig, Jur. Diss. von 1906.

196. Sokolowski, John, Kammergerichtsreferendar — Willenserklärung mittels Fernsprechers und Ferndruckers. — Berlin 1908, Günther. Rostock (Mecklb.), Jur. Diss. vom 15. 12. 1908.

197. Leeser, Eug., Gerichtsreferendar. — Über die telephonische Vertragsannahme und ihre Verhinderung. — Dülmen 1909, Sievert. Leipzig, Jur. Diss. vom 3. 7. 1909.
198. Philippi, Osk. — Über Vertragsschluß durch Telephon. — Breslau 1896, E. Trewendt. Erlangen, Jur. Diss. von 1896.
199. Bruhn, Otto, Dörphof. — Beiträge zur Lehre vom Abschluß der Verträge durch Telephon. — Borna (Bz. Leipzig) 1905, R. Noske. Erlangen, Jur. Diss. vom 20. 2. 1905.
200. Pagener, M., Referendar aus Epe. — Beitrag zur Lehre vom Vertragsschluß unter besonderer Berücksichtigung des Vertragsschlusses mittels Fernsprechers. — Borna (Bz. Leipzig) 1908, R. Noske. Heidelberg, Jur. Diss. von 1908.
201. Reichau, Rud., Referendar, Kalkberge (Mark). — Der Vertragsschluß durch Fernsprecher, insbesondere beim Eintreten von Mittelspersonen. — Berlin 1908. W. Pilz. Jena, Jur. Diss. vom 21. 1. 1908.
202. Röper, Aug., Berlin. — Die Unterseekabel. — Naumburg (Saale) 1909, Lippert. (Erschien auch als »Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns«.) Würzburg, Jur. Diss. vom 24. 1. 1910.
202a. Roscher, Max, Ober-Postpraktikant. — Die Kabel des Weltverkehrs, hauptsächlich in volkswirtschaftlicher Hinsicht. Abschnitt 5: Organisation des Seekabelwesens. — Berlin 1911, Puttkammer & Mühlbrecht. (Vollständig im Buchhandel ebd.) Berlin, Phil. Diss. vom 4. 2. 1911.
203. Schuster, Ludw., Rechtspraktikant. — Landtelegraphen und unterseeische Kabel im Krieg. — Bamberg 1915, Gärtner. Erlangen, Jur. Diss. vom 27. 5. 1915.
204. Kraemer, Br. — Die unterseeischen Telegraphenkabel in Kriegszeiten. — Leipzig 1903, A. Deichert. Auch »Rostocker rechtswissenschaftliche Studien«, Bd. 1, Heft 5. Rostock (Meckl.), Jur. Diss. vom 20. 8. 1903.
205. Müller, Hans, Referendar. — Kabel und Seekriegsrecht. — Mülheim (Ruhr) 1911, Bagel. Würzburg, Jur. Diss. vom 3. 4. 1911.
206. Landsberg, Alfr., Gerichtsreferendar. — Die drahtlose Telegraphie im deutschen und internationalen Verkehrsrecht mit besonderer Berücksichtigung des Internationalen Vertrags vom 3. 11. 1906. — Leipzig 1909, Hermann. (Erschien auch als »Arbeiten aus dem staatswissenschaftlichen Seminar der Universität Marburg«, Heft 9.) Marburg (Bz. Cassel), Jur. Diss. vom 30. 8. 1909.

Siehe auch Nr. 4, 74 bis 76, 148, 149a, 163, 213 bis 215.

XIX. Zwischenstaatlicher Post- und Telegraphenverkehr.

207. Weithase, Hugo. — Die internationalen Postbeziehungen bis zum Zusammentritt des Berner Postkongresses. — Straßburg (Els.) 1894, J. H. E. Heitz. (Erschien vollständig 1895 unter dem Titel »Geschichte des Weltpostvereins«, 2. Aufl.) Straßburg (Els.), Rechts- und staatswiss. Diss. von 1894.
208. Pagel, Ulr., Referendar. — Der Weltpostverein, seine Rechtsnatur, sein Zustandekommen und seine gegenwärtige Organisation. — Greifswald 1914, Abel. Greifswald, Jur. Diss. vom 31. 12. 1914.
209. Andersch, Max, Postinspektor. — Die Rechtsstellung der fremden, insbesondere der deutschen Postanstalten in der Türkei, in China und Marokko. — Berlin 1912, v. Decker. (Im Buchhandel ebd. unter dem Titel »Die deutsche Post in der Türkei«.) Würzburg, Jur. Diss. vom 27. 6. 1912.
210. Stramm, Aug., Ober-Postpraktikant. — Historische, kritische und finanzpolitische Untersuchungen über die Briefpostgebührensätze des Weltpostvereins und ihre Grundlagen. — Halle (Saale) 1909, Kämmerer. Halle (Saale), Phil. Diss. vom 19. 11. 1909.
211. Semmelroth, E. L., Postinspektor. — Untersuchungen über die Grundlagen und die Organisation des internationalen Zahlungsverkehrs der Post. — Gießen 1910, Brühl. Freiburg (Breisgau), Rechts- und staatswiss. Diss. von 1910.
212. Richter, Fr. J., Ober-Postpraktikant. — Geschichtliche Entwicklung, Grundlagen und Gebührenwesen der Vereins-Paketpost im Weltpostgebiet. — Berlin 1912, G. Schade. — Königsberg (Pr.), Phil. Diss. vom 13. 12. 1912.
213. Landois, Max Th. W. — Zur Lehre vom völkerrechtlichen Schutz der submarinen Telegraphenkabel. — Greifswald 1894, J. Abel. Greifswald, Jur. Diss. von 1894.
214. Kausen, Jos. — Die Radiotelegraphie im Völkerrecht. — München 1909, Manz. (Erschien auch als Buch bei Lentner, München 1910.) Würzburg, Jur. Diss. vom 20. 12. 1909.
215. Loewengard, Jos. M. — Die internationale Radiotelegraphie im internationalen Recht. — Berlin und Leipzig 1914, Rothschild. Greifswald, Jur. Diss. vom 20. 6. 1914.

Siehe auch Nr. 125, 202a und 206.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 3 | Berlin, März | 1920

Eine dänische Postordnung aus dem 17. Jahrhundert.

Von Postrat H. Herzog in Berlin.

Zu den älteren ausführlichen Postordnungen gehört die vom König Christian V. von Dänemark und Norwegen am 25. Dezember 1694 erlassene, die sich in dem v. Beustschen Werke »Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals« (Teil II, S. 310 u. f.) im vollen Wortlaut abgedruckt findet. Die Postordnung beginnt mit den Worten: »Demnach das Post-Wesen in beiden unsern Reichen, Dänemark und Norwegen, wie auch in den Fürstentümern Schleswig und Holstein, bereits in gute Ordnung und Richtigkeit gebracht; als haben Wir allergnädigst für gut befunden, zu desto besserer Unterhaltung solches Unseres Post-Wesens diese Unsere allergnädigste Verordnung, wonach sich ein jeder alleruntertänig zu achten, ausgehen zu lassen«. Sie enthält Angaben über Art, Ausdehnung und Häufigkeit der Postverbindungen, Postbeförderungsdienst, Postbetrieb, Vorrechte der Posten, rechtliche Stellung der Postbeamten, Postgebühren u. a. m. Auf ihren Inhalt näher einzugehen, verlohnt um so mehr, als sich die damaligen dänischen Posten bis nach Hamburg und Lübeck hin erstreckten, wo seit Mitte des 17. Jahrhunderts dänische Postämter in Tätigkeit waren. Vorauszuschicken ist, daß in Dänemark 1694 noch keine Staatspost bestand, die Posteinrichtungen vielmehr — ähnlich den Taxisschen Posten in Deutschland — ein Lehnspostwesen bildeten, das aber, wie die Postordnung beweist, der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Staates unterworfen war. Inhaber des Postlehns war zu jener Zeit Graf Christian Gyldenlöve, ein natürlicher Sohn Christians V., der 1685, erst 11 Jahre alt, die Belehnung mit dem Postwesen erhalten hatte. Gyldenlöve, der sein ganzes Leben im Ausland, meist in französischen und kaiserlichen Kriegsdiensten, zubrachte, hat sich um das Postwesen, das ihm nur eine Einnahmequelle war, niemals persönlich gekümmert. Eigentliche Leiter des Postwesens waren unter ihm Andreas von Engberg, an dessen Stelle 1688 Gyldenlöves Onkel Mathias Moth trat, sowie der Kammer- und Kommerzienrat Jens Rosenheim, die sich »von der Königlichen

Majestät Kommittierte für das Postwesen« nannten. Aus dieser Sachlage erklärt es sich, wenn in der Postordnung von 1694 verschiedentlich von »Unserem Generalpostmeister oder dem, welcher die Direktion über das Post-Wesen hat«, die Rede ist.

Nach der Postordnung bestanden Reitposten, fahrende Posten und Posten zu Fuß. Voran steht als die wichtigste Postverbindung die »reitende Post zwischen Unserer Königl. Residenzstadt Kopenhagen und Unserer Stadt Hamburg«[1]), die zweimal in der Woche verkehrte; sie ging in Kopenhagen am Dienstag und Sonnabend im Sommer um 9, im Winter um 8 Uhr abends, von Hamburg am Dienstag und Freitag um 10 Uhr abends ab und nahm den Weg über Roskilde, Ringstedt, Slegelse, Korsör (auf Seeland), Nyborg, Odense, Assens (auf Fünen), sodann über Hadersleben, Flensburg, Schleswig und Rendsburg[2]). In Hadersleben schloß die jütländische reitende Post an, die, ebenfalls zweimal in der Woche, einerseits nach Ribe und Ringkjöbing an der Westküste von Jütland, anderseits im östlichen Jütland über Kolding, Horsens und Aarhus nach Aalborg ging. Von Rendsburg ging eine weitere reitende Post über Kiel, Eckernförde, Preetz und Eutin nach Lübeck. Von diesen Hauptkursen zweigten in vielen Orten von Fußboten besorgte Nebenposten ab. Großer Wert wurde auf gutes Ineinandergreifen der verschiedenen Posten gelegt. So heißt es, etwas umständlich ausgedrückt, von den jütländischen Posten, daß sie »nicht weniger als die ordinäre Hamburger Post zweimal in der Woche von Hadersleben abgehen und wiederum ankommen, daß also alle Briefe, die von Seeland, Fünen und den anderen Provinzen in Dänemark, wie auch von den Fürstentümern Schleswig und Holstein nach Jütland geschrieben werden, mit angeregten reitenden Posten auf Hadersleben abgehen, von wannen selbige nach ihren behörigen Orten durch vorgedachte (jütländische) Posten gesandt werden, mit welchen die Briefe von den jütländischen Städten wiederum auf Hadersleben gebracht, von dannen selbige mit der reitenden Post nach gehörigen Städten fortgeschickt werden können«.

Die Reitpost zwischen Kopenhagen und Hamburg war nur für die eigentliche Briefpost bestimmt. Verboten war, »einige Pakete oder Briefe, worin Waren, Geld oder Kleinodien eingelegt sind, oder größere Pakete, als die so 50 Lot wägen«, mit der reitenden Post zu verschicken. Solche Sendungen, ebenso »alle unsere gedruckte Verordnungen« sollten mit den fahrenden Posten, auch Messagers genannt, gehen, die in Kopenhagen wie in Hamburg jeden Dienstag abend abgelassen wurden. Aufgabe der Fahrposten war, »nicht allein Geld und Güter, hin und wiederum zurück, vor einen jeden, der es begehret, zu führen, sondern auch reisende Personen mit sich zu nehmen; jedoch soll ihnen ernstlich verboten sein, einige Briefe mit sich zu führen, außer denen, so zu den Paketen oder Waren, die sie führen, gehören«.

Eine andere Postverbindung, die fahrende Laaländische Post, ging einmal in der Woche von Kopenhagen in südlicher Richtung über Presto nach Orten auf den Inseln Möen, Falster und Laaland; zurück in derselben Weise. Weiter verkehrte eine Fußbotenpost täglich zwischen Kopenhagen und Helsingör; mit ihr sollten auch Briefe nach und von Schonen und Schweden Beförderung erhalten. Endlich war die Nordische reitende Post vorhanden, die einmal in der Woche von Kopenhagen nach Schweden und an der schwedischen Küste entlang nach Christiania und ebenso zurück verkehrte. An sie schlossen in Christiania Posten nach und von

[1]) Der Ausdruck »Unsere Stadt Hamburg« erklärt sich dadurch, daß der König von Dänemark die Lehnshoheit über Hamburg und die Obergewalt in der Stadt in Anspruch nahm, ein Recht, das ihm freilich vom Kaiser lebhaft bestritten wurde.

[2]) In dieser Weise und mit denselben Abgangszeiten hat der Postkurs Kopenhagen-Hamburg bis 1830 bestanden.



Christiansand, Bergen und Drontheim an; der letzte Ort wieder war Ausgangspunkt für Posten nach und von den Norrlanden und Finmarken.

In den von den Posten berührten Städten waren Postmeister bestellt, deren Aufgaben die Postordnung wie folgt umschreibt: »Die Postmeister sollen richtige Protokolle halten, worin alle Briefe, so ihnen geliefert werden, mit Nummern, Namen und Taxe richtig anzuzeichnen, damit ein jeder allemal von Beförderung und Adresse seiner Briefe nötigen Unterricht haben könne, und sollen die Postmeister nach einem jeden Ort hin, in den Reichen und Fürstentümern, wohin sie einige Briefe mit der Post senden, eine richtige und mit ihren Protokollen gleichlautende Karte allemal mit folgen lassen; selbige Karten sollen, sobald die Post anlanget, zu eines jeden Nachricht, außen vor dem Posthause, bis die Briefe abgeholet oder an behörigen Ort geliefert, angeschlagen und alsdann von dem Postmeister wieder eingenommen und wohl verwahret werden«. In Norwegen waren Postmeister nur in den größeren Orten angestellt, während in den übrigen Orten die Vögte oder andere Vertrauenspersonen die sonst den Postmeistern obliegenden Geschäfte mit zu versehen hatten.

Um eine pünktliche Postbeförderung zu sichern, sollte der Leiter des Postwesens »behörige Vorsorge tragen, daß an allen Orten, wo es vonnöten, tüchtige Postillione, mit guten und frischen Pferden, in Bereitschaft seien, auf daß solcher Gestalt die Post, der Weg sei bös oder gut, jede Meile in drei Viertel Stunden unfehlbar abreiten könne«. Auch war den »Untertanen und Bedienten, keinen ausgenommen, allergnädigst anbefohlen, den Posten behülflich zu sein und selbige dergestalt zu fördern, daß im Fall sie unterwegs an Pferden und Wagen oder zu Wasser einen Schaden erlitten, sie ihnen nach Notdurft, soviel möglich, gegen billige Bezahlung aushelflich erscheinen. Sollte jemand hierinnen schwierig befunden werden, soll derselbige wie einer, so Unsere Königliche Post aufgehalten und verhindert hat, gestrafet werden«. Ebenfalls zur Sicherung eines pünktlichen Postenganges war angeordnet, daß die Postmeister und alle Postbeförderer einschließlich »derjenigen, so zur Beförderung der reitenden Posten über die Belten verordnet sind«, »von Einquartierung in ihren Höfen und Häusern, die sie bewohnen, wie auch von allen bürgerlichen und persönlichen Bürden frei und verschonet sein« sollten. Ähnliche Vergünstigungen genossen auch die »verordneten Wirte in den Städten, woselbst die fahrenden Posten logiren«, und zwar sollten sie »in Friedenszeiten der Einquartierung und Wagenfuhren entfreiet sein; dahingegen aber sollen sie auf die Briefe und Pakete, so in ihre Häuser gebracht werden, fleißige Aufsicht haben und deswegen gute Richtigkeit zu halten verbunden sein«. Innerhalb Norwegens war die Beförderung der Postbeutel Sache der dazu verordneten »Post-Bauern«, die dafür »Befreiung von Ausschreibung und Unterhaltung der Soldaten« und sonstige Vorrechte genossen. Untersagt war, »angeregte reitende, fahrende oder Fußboten zu vergewaltigen, zu beschädigen oder selbige in den Städten oder unterweges, außer denen verordneten Örtern, kurz oder lange aufzuhalten«. Weiter war »allen und jeden, wer sie auch seien, ernstlich verboten, die Briefsäcke zu eröffnen oder einige darinnen befindliche Briefe unter einigem Vorwand heraus zu nehmen, es sei denn, daß es mit Unserer sonderer allergnädigsten Erlaubnis oder auf Unsern Befehl geschehe. Und sollen die Postmeister, Vögte und alle anderen, welchen die Posten zu eröffnen und zu befördern anvertraut ist, bei Verlust ihrer Bedienung und größerer Strafe nach Beschaffenheit in solchem Falle keine schriftliche oder mündliche Ordre ansehen und achten, ohne allein Unsere eigene, oder die, so nach Unserm Befehl von Unserm Statthalter in Norwegen, Unserm Generalpostmeister oder dem, welchem die Direktion über das Post-Wesen anvertrauet ist, ergehet«. Abgesehen von diesen Bestimmungen, die sich gegen die Unterdrückung von Briefen richteten, waren besondere Vorschriften über die Wahrung des Briefgeheimnisses in der Postordnung nicht vorgesehen.

Ein Postzwang bestand für Briefe: »Als wollen Wir allergnädigst geboten und befohlen haben, wie Wir auch hiermit ernstlich gebieten und befehlen, daß Niemand, wer er auch sei, einige Briefe nach einem oder anderen Orte in unsern Reichen und Fürstentümern mit anderer Gelegenheit als mit der Post versenden soll: jedoch soll keinem in seiner eigenen Sache einen expressen Boten abzufertigen benommen sein«. Portohinterziehungen waren mit strenger Strafe bedroht: »Sollte aber jemand in dergleichen oder anderem Unterschleif, unter welchem Vorwand es auch sei, befunden werden, soll derjenige, welchem die Briefe gehören, allemal 10 Reichstaler, auch der solche zu befördern angenommen, ebensoviel verbrochen haben, wovon der Angeber die Hälfte und der Postmeister die andere Hälfte zu genießen haben soll. Dafern aber der Schuldige nicht zu bezahlen hat, soll er am Leibe gestrafet werden, zu welchem Ende die Obrigkeit an allen Orten den Postmeistern auf ihr Ansuchen behülflich sein soll, damit die Schuldigen allsofort ohne Ansehen der Person zur Strafe gezogen werden«.

Von den Postgebühren handelt ein besonderer, ziemlich umfangreicher Abschnitt der Postordnung, der mit den Worten beginnt: »Damit auch ein jeder wissen könne, welcher Gestalt das Brief-Porto bezahlet, und wie die Briefe an die in- und außerhalb Reichs gelegene Städte adressiert werden, so haben Wir allergnädigst für gut befunden, nachfolgenden Tax und Ordnung deswegen zu machen«. Die Gebührensätze waren ziemlich vielgestaltig. Es bestand eine Art Zonentarif derart, daß für Briefe nach den innerhalb eines bestimmten Bereichs liegenden Orten gleiche Portosätze galten. Beispielsweise waren zu entrichten für Briefe von Kopenhagen

nach Orten im östlichen Seeland (Roskilde, Kjöge) ...	4	Schilling,
» » im übrigen Seeland und auf Möen	6	» ,
» » auf Fünen, Falster, Laaland, auch nach Hadersleben, ebenso nach norwegischen Orten auf dem Kurse bis Christiania (dieses selbst nicht mehr mit)	8	» ,
» Flensburg, Schleswig, Rendsburg, ferner nach Christiania	10	» ,
» Hamburg und Orten in dessen Nähe	12	» .

In der Weise waren die Postgebühren im allgemeinen nur für solche Briefe festgesetzt, die von den Ausgangspunkten der Postkurse nach den am Kurse gelegenen Orten versandt wurden, also, wenn von Kopenhagen abgesehen wird, z. B. von Hamburg nach Orten des Hamburg–Kopenhagener Postkurses, von Hadersleben nach Orten des jütländischen Postkurses, von Christiania nach Orten an den verschiedenen norwegischen Postkursen usw. Für Briefe, die über den Endpunkt eines Postkurses hinaus zu befördern waren oder auf einen Nebenpostkurs übergingen, bildete es die Regel, daß sie nur bis zum Endpunkte des Kurses oder bis zu der Postanstalt, wo der Seitenkurs abzweigte, freigemacht werden konnten. So lesen wir: »Die Briefe, so von Kopenhagen nach Norwegen gehen, ausgenommen Friedrichshall, Friedrichstadt und Moos (d. h. den Orten auf dem Kurse bis Christiania), sollen bis Christiania freigemacht und bezahlet, und die Briefe, so von anderen Provinzen und Städten geschrieben werden, sollen bis Kopenhagen bezahlet werden«, und weiter: »Alle Briefe, so nach den Städten hier im Reiche und in den Fürstentümern, wo die ordentliche reitende Post nicht durchzeucht, gebracht werden, sollen bis zu den Städten, da sie zuerst geliefert werden müssen, bezahlet und freigemacht werden«. Nur ausnahmsweise gelten feststehende Gebührensätze auch für Briefe, die mehrere Kurse zu berühren hatten, z. B. für Briefe von Kopenhagen nach Lübeck (14 Schilling) und von Hamburg nach Helsingör (ebenfalls 14 Schilling). Über die Höhe der Postgebühren in den

Fällen, für die die Gebührenordnung keine festen Sätze enthielt, war bestimmt, anscheinend aber nur für den Hamburger Postkurs nebst Seitenkursen: »Was die Briefe, so etwa von einer Stadt zu der andern mit der reitenden Post wie auch durch die Nebenposten zu den abwärts gelegenen Städten gebracht werden, anlanget, so sollen alle 4 Meilen von einem einfachen Brief 4 Schilling, von 5 bis 10 Meilen 6 Schilling und so nach Proportion bezahlt werden« Für Briefe, »so nach den außerhalb des Reichs gelegenen Städten gehen«, war vorgesehen, daß sie bis zu bestimmten in der Postordnung genannten Orten freigemacht und dahin auch gerichtet werden sollten, z. B.

Briefe	nach einer Anzahl von Orten in Nord-, Mittel- und Ostdeutschland (z. B. Oldenburg, Leipzig, Magdeburg, Braunschweig, Königsberg, Memel), ebenso nach Orten in Rußland und nach Amsterdam frei bis Hamburg mit	12 Schilling,
»	nach Württemberg, Baden, Bayern (außer Rheinpfalz), Österreich, Ungarn, Italien frei bis Nürnberg mit	24 » ,
»	nach Elsaß, Lothringen, der Schweiz frei bis Straßburg mit	28 » ,

und so fort. Briefe aus dem Ausland sollten bis Kopenhagen freigemacht sein. Waren aber Briefe aus dem Ausland gegen die Regel nur bis Hamburg bezahlt, »so soll der Postmeister in Unserer Stadt Hamburg doch selbige annehmen und mit der Post nach Kopenhagen schicken, damit der Postmeister daselbst solche weiterbefördern könne, auch, wie er dieses am besten erachtet, sich das Porto, so von Hamburg bis Kopenhagen zu erlegen, bezahlen lasse«.

In allen Fällen galten die angeführten Gebührensätze für den einfachen Brief, d. h. für einen Brief auf einem viertel, halben oder ganzen Bogen. Bei Versendung mehrerer einfachen Briefe unter demselben Umschlag war jeder Brief einzeln zu bezahlen, mit der Ausnahme jedoch, daß »Wechsel, Rechnungen und Dokumente, so einer oder anderer fortschicket, hiermit nicht gemeint sein, sondern nach dem Gewichte, nämlich ein Lot auf einen einfachen Brief gerechnet, entrichtet werden«. Hier haben wir also bereits den Ansatz einer Sondergebühr für Geschäftspapiere. Im allgemeinen war noch vorgesehen, es sollten »nach vorgeschriebener Ordnung und Tax alle und jede, ohne Unterschied, ihre Briefe bezahlen, und da jemand sich dessen weigern würde, soll der Postmeister desselben Briefe bei sich zu behalten, bis sie nach dem Tax bezahlt werden, berechtigt sein«. Darüber, wie die Gebühren für freigemachte Briefe verrechnet wurden oder wie die Abrechnung über nicht vorherbezahlte Portobeträge stattfand, ist aus der Postordnung leider nichts Bestimmtes zu ersehen. Nur für die in Norwegen »zur Eröffnung der Posten unterwegs verordneten Personen« war in der Postordnung bestimmt, sie sollten »über alle Briefe ein richtiges Buch halten, wie auch für die Post-Gelder, so sie empfangen, dem Postmeister, in dessen Distrikt sie wohnen, ausführliche Rechnung tun«.

Für die fahrenden Posten zwischen Kopenhagen und Hamburg galt folgender Tarif.

Personenbeförderung: Personengeld für jede Person im Sommer 13, im Winter 15 Reichstaler, Freigepäck 30 Pfund, bei schwererem Gepäck 12 Schilling für jedes Pfund des Mehrgewichts. In dem Personengeld war die Entschädigung für »gebührliche Speise und Aufwartung« unterwegs mit enthalten. Ein Diener hatte nur 15 Pfund Freigepäck und konnte nur Verpflegung geringerer Art beanspruchen; dafür betrug das Personengeld für ihn nur 10, im Winter 12 Reichstaler.

Güterbeförderung: Sendungen von 10 bis 80 Pfund kosteten 12 Schilling für jedes Pfund; solche von 80 bis 120 Pfund wurden nur zu 80 Pfund berechnet. Bei 120 bis 300 Pfund Gewicht wurden 8 Schilling für jedes Pfund gerechnet. Für »Güter, so von großem Beschlage aber doch leicht sind«, nach heutigen Begriffen also für sperrige Sendungen, ebenso für kleine Sendungen mit kostbarem Inhalt sollte gezahlt werden, »wie ein jeder sich desfalls mit dem Wagenführer am besten vergleichen kann«. Bei Sendungen mit barem Geld wurde der gewöhnlichen Gebühr eine Sondergebühr (entsprechend der heutigen Versicherungsgebühr) von »3 Orth von jedem Hundert« hinzugeschlagen.

Verkehr der Zwischenorte: »Von Kopenhagen und von Hamburg zu den Städten unterwegs oder von einer Stadt zur andern wird für Personen, Gut oder Geld nach Proportion, laut oben erwähnten Taxes, bezahlet«.

In den hiernach für die Fahrpost zu entrichtenden Gebührensätzen war die Entschädigung des Wagenführers für die von ihm zu übernehmende Haftpflicht mitenthalten. In dieser Beziehung heißt es in der Postordnung: »Dahingegen soll der Wagenführer für alles, so ihm dergestalt anvertrauet, zu antworten und solches an gehörige Örter, für Regen wohl verwahret, im Falle es sonst wohl eingepackt ist, zu liefern, oder, da etwas davon verloren würde, dessen Wert zu erstatten gehalten sein; jedoch, dafern er öffentlich ausgeplündert oder beraubt würde oder Seeschaden erlitte, soll er selbige Unglücksfälle zu tragen nicht verbunden sein«.

Zum Schluß sind noch einige allgemeine Vorschriften zu erwähnen. So wird denen, »welche Briefe ins Posthaus liefern oder abholen«, zur Pflicht gemacht, »den Postmeistern und ihren Bedienten mit behöriger Civilité und Höflichkeit zu begegnen, im Fall sie nicht dafür die gebührende Strafe empfinden wollen«. Auch wird den Postmeistern das Recht zuerkannt, Personen, die »in den Posthäusern mit Schreien, Schmähworten einige Unruhe oder Tumult zu erregen sich unterstehen, anzuhalten und arrestiren zu lassen«, damit sie »nachgehends, anderen zum Exempel, nach Beschaffenheit der Sache abgestraft werden«. Anderseits sollen aber auch »die Postmeister einem jeden die geziemende Höflichkeit erweisen und ihre Bediente auch dazu anzuhalten wissen. Falls aber der Postmeister oder die fahrenden oder reitenden Postboten auf eine oder andere Weise in den Dingen, so das Postwesen betreffen, die Schuldigkeit nicht in Obacht nehmen würden, alsdann soll selbiges dem Generalpostmeister oder demjenigen, dem die Direktion anvertraut ist, zu erkennen gegeben und deswegen von ihm der Gebühr nach verfahren werden«.

Alles in allem genommen, läßt die dänische Postordnung von 1694 bereits das Bestreben erkennen, einerseits für die Posteinnahmen zu sorgen, anderseits aber auch den Verkehr durch zweckentsprechende Einrichtungen zu fördern. Freilich scheint das damalige dänische Postwesen in seiner Wirksamkeit noch viel zu wünschen übrig gelassen zu haben, denn Beust weiß an anderer Stelle (Teil II, S. 36 seines im Eingange genannten Werkes) aus zeitgenössischer Quelle zu berichten: »Weil das Bestand-Geld in Dänemark und in Schweden kaum einige 1000 Thaler betragen, so hätten manche schon eine ordentlichere Einrichtung der Posten daselbst gewünscht und verlangt; wie denn der König selbst im Jahre 1704 einen in Postsachen erfahrenen Mann aus Deutschland dahin berufen habe, welcher das Postwesen in Dänemark und Norwegen auf einen bessern Fuß setzen sollte«.

Die englische Feldpost.

Vom Geheimen Regierungsrat Wernekke in Zehlendorf (Wannseebahn).

Den Royal Engineers, der bekannten technischen Truppe des englischen Heeres, fiel neben den Aufgaben, die in anderen Heeren, z. B. dem deutschen, von den technischen Truppen zu lösen sind, noch die Besorgung des Feldpostdienstes zu. Durch eine erst kurz vor dem Kriege, im Jahre 1913, neu bearbeitete Dienstvorschrift waren die Grundsätze für den Feldpostdienst des englischen Heeres festgelegt. Zu ihrer Durchführung war ein Reservetruppenteil, die Postal Section der Royal Engineers Special Reserve, berufen. Die Grundsätze haben sich im allgemeinen bewährt, die zu ihrer Durchführung getroffenen Vorkehrungen mußten jedoch mit dem zunehmenden Umfang des Heeres weiter ausgebaut werden.

Die Ausrückestärke der Posttruppe war nur gering. Es waren vorgesehen ein Basis-Postamt, ein vorgeschobenes Basis-Postamt, zwei feststehende Postämter, je ein Feldpostamt im Großen Hauptquartier und beim Generalinspekteur der Etappenverbindungen. Darüber hinaus wurde jeder Division, jeder Brigade und jedem Divisionstrain ein Feldpostamt zugeteilt. Die ersten Staffeln des Basis- und des vorgeschobenen Basis-Postamts rückten am 11. August 1914 nach Frankreich ab, die übrige Truppe folgte vier Tage später. Die den Truppen zugeteilten Feldposteinheiten marschierten mit den Verbänden, die sie postdienstlich zu versorgen hatten.

Das Basis-Postamt wurde in Havre, das vorgeschobene in Amiens eingerichtet. Das letzte mußte schon am 27. August infolge des Rückzugs des Heeres erst nach Rouen und wenige Tage später nach Le Mans zurückgenommen werden. Das Basis-Postamt war inzwischen nach Nantes verlegt worden. Unter den Schwierigkeiten, die der Rückzug mit sich brachte, litt namentlich der Postdienst. Die Postämter bei der Truppe erledigten zwar ihre Geschäfte, so gut es ging, aber infolge der Verlegung der Basis konnten länger als eine Woche keine Postsachen an die Front geschickt werden. Zur Zeit der ersten Schlacht an der Aisne befand sich das vorgeschobene Basis-Postamt in Livveneuve St. Georges bei Paris. Als dann der Rückzug der verbündeten Heere zum Stehen kam, wurde der Ausgangspunkt für den Postverkehr in Frankreich wieder nach Havre verlegt und eine regelmäßige Postverbindung mit Southampton geschaffen. Das vorgeschobene Basis-Postamt rückte am 14. Oktober wieder nach Abbeville vor. Um dieselbe Zeit wurde ein Hilfs-Basis-Postamt in Ostende für die englischen Truppen in Belgien eingerichtet, das aber infolge des Verlaufs der kriegerischen Ereignisse nur einige Tage in Tätigkeit gewesen ist.

Eine besondere Aufgabe wurde dem Postdienst durch den Weihnachtsverkehr 1914 gestellt. Fehlte es der englischen Feldpost damals überhaupt noch an Erfahrung und waren ihre Einrichtungen wenig anpassungsfähig, so machten sich diese Mängel besonders bemerkbar, als es galt, sich für den verstärkten Weihnachtsverkehr vorzubereiten. Die Arbeitskräfte wurden vorübergehend von 900 auf 1500 Mann vermehrt, und der Wagenpark wurde um 50 Lastkraftwagen vergrößert. Während der Weihnachtszeit waren 90 v H Briefe und 345 v H Pakete mehr als sonst zu befördern.

Die Vergrößerung des englischen Heeres und die zunehmenden Beförderungsschwierigkeiten machten im Jahre 1915 wesentliche Änderungen des Feldpostwesens nötig. Das Verteilen der Postsendungen auf französischem Boden konnte auf die Dauer nicht beibehalten, die Arbeit mußte vielmehr nach England verlegt werden. Das Heerespostamt in London mußte das Verteilen übernehmen, und die Postsendungen gingen vom Februar an in Säcken, die nur Briefe und Pakete

für je einen Truppenteil enthielten, nach Frankreich, so daß da die einzige Arbeit in der Verteilung der Säcke bestand. Der gesamte Postverkehr wurde eine Zeitlang über Boulogne geleitet, später wurde er aber auf diesen Hafen, auf Calais und auf Havre verteilt. In England wurden außer dem Postamt in London noch einige Bezirkspostämter mit dem Verteilen der Postsendungen für das Heer betraut.

Besondere Vorkehrungen erforderte die Bewältigung des mit der Zeit einsetzenden Postverkehrs zwischen verschiedenen Teilen der englischen Front. Ihm stand als Hindernis das Fehlen von Eisenbahnverbindungen sowie anderer Beförderungsmittel entgegen. Die Eisenbahnen Frankreichs waren zwar ausgezeichnet geeignet, die Güter für das Heer von den Häfen nach den hinter der Front gelegenen Bahnhöfen zu befördern, es fehlte aber an Querverbindungen. Für sie mußte ein Verkehr auf der Straße eingerichtet werden, der besondere Schwierigkeiten verursachte, weil sich die zu bedienenden Verbindungen infolge der Truppenverschiebungen ständig veränderten. Die schwierigste Aufgabe, die die Feldpost zu lösen hatte, bestand in der Beziehung darin, den Verkehr auf den Eisenbahnstrecken und den auf der Straße zu gemeinsamem Wirken zu vereinigen und das Zusammenarbeiten auch bei den wechselnden Verhältnissen des Krieges so aufrechtzuhalten, daß die schnelle und zuverlässige Übermittlung der Postsachen nach allen Stellen dauernd gewährleistet war. Als der Querverkehr seinen Höhepunkt erreicht hatte, betrug die Zahl der beförderten Briefe wöchentlich im Durchschnitt 5 000 000; sie wurden im allgemeinen innerhalb 24 Stunden nach der Aufgabe zur Post dem Empfänger zugestellt.

Vom Jahre 1916 an wurden dem englischen Feldheer zahlreiche Truppen zugeteilt, die unmittelbar den Armeen oder Armeekorps unterstellt waren, also keiner Division angehörten, mithin auch nicht von den Divisions-Postämtern versorgt werden konnten. Es handelte sich dabei um schwere und Belagerungs-Artillerie, um Arbeiter-, Tunnel- und Straßenbau-Kompagnien. Für sie wurden besondere Postämter angelegt, und es kam vor, daß deren Betrieb einen solchen Umfang annahm, daß sie täglich 400 bis 500 Postsäcke empfingn und 30 000 Briefe abschickten.

Die Unterbringung der Feldpostämter machte namentlich in den vom Kriege verwüsteten Gegenden manche Schwierigkeiten. Zuweilen dienten Baracken des Heeres als Postämter, zuweilen auch Zelte. Häufig mußte ein Postamt in einem zerschossenen Gebäude, häufig in einem verlassenen Unterstand untergebracht werden, und manchmal mußte man sich damit begnügen, leere Blechbüchsen aufeinander zu bauen und sie mit einer Zeltplane abzudecken, um der Post Schutz vor den Unbilden der Witterung zu verschaffen. Nur bei den größeren feststehenden Postämtern gab es vorbereitete Ausrüstungsstücke; bei den übrigen begnügte man sich mit behelfsmäßig hergestellten Fächern zum Verteilen der Briefe. Sie hatten den Vorteil, daß sie bei einer Verlegung des Postamts nicht mitgeführt zu werden brauchten. Ein Aufsatz in der Daily Mail beschreibt ein Feldpostamt: ein Feldpostamt sei ein schwarzer, eiserner Kasten, nicht ein Gebäude. Geleitet werde es von einem Unteroffizier, dem zwei Pioniere beigegeben seien. Der Kasten enthalte Briefmarken, Postanweisungen, Geld, Bleisiegel zum Verschließen der Postsäcke, einige Hefte mit Vorschriften und eine Menge anderer Dinge, darunter die rot-weiße Dienstflagge. Er könne mitten auf einem Feld, in einer Scheune, einem Stall, einem Keller, einem Unterstand oder in einem Schloß aufgestellt werden; wo er aber auch aufgestellt werde, da sei ein Feldpostamt.

An der Spitze des Feldpostwesens stand bei Beginn des Krieges ein Direktor und ein stellvertretender Direktor im Hauptquartier; bei jedem Armeekorps war ein Hilfsdirektor eingesetzt. Als später das englische Heer in Armeen eingeteilt wurde, kamen die Hilfsdirektoren zu den Armee-Oberkommandos, und bei den

Generalkommandos traten stellvertretende Hilfsdirektoren in Tätigkeit. Die ganze englische Front wurde in zwei Bezirke, einen südlichen und einen nördlichen, eingeteilt, in denen je ein stellvertretender Direktor den Postdienst der Armeen, der Etappe und in den Häfen leitete. Hilfsdirektoren gab es außerdem bei den leitenden Stellen der Etappe und in den Häfen. Bei jeder Division leitete ein Feldwebelleutnant den Postdienst, der dem stellvertretenden Hilfsdirektor beim Generalkommando unterstellt war.

Zur Beförderung der Post über den Kanal dienten die gewöhnlichen Postdampfer und, wenn ihr Schiffsraum für die Pakete nicht ausreichte, besondere Paketdampfer.

Als ein Dienstzweig von besonderer Wichtigkeit wurde die Verteilung von Zeitungen auf die Front durch die Feldpost angesehen. Die Zeitungen für die einzelnen Angehörigen des Feldheeres wurden, wenn sie nicht rechtzeitig aufgeliefert waren, um in die in London fertiggemachten Briefsäcke eingelegt zu werden, in besonderen Packen dem Postdampfer nach Boulogne beigegeben, unterwegs verteilt und verpackt. Für sie bestand ein Sonderdienst, dessen Lastkraftwagen Boulogne etwa eine Stunde nach Eintreffen des Dampfers verließen. Sie beförderten auch die übrige Post für die Truppen und die Zeitungen, die das Kriegsministerium den Truppen umsonst zur Verfügung stellte. Bis herunter zur Brigade wurden auf diese Art die Zeitungen am Tage des Erscheinens ausgeliefert. Auf dem Rückwege nahmen die Lastkraftwagen die vom Heer in die Heimat gehende Post mit; sie erreichten die Häfen meist so, daß die Post am nächsten Morgen nach England weitergehen konnte.

Die englische Feldpost erledigte den Postdienst zugleich für die indischen, kanadischen, australischen und portugiesischen Truppen sowie für die aus Neuseeland, Südafrika und Mittelamerika.

Als im Jahre 1915 ein Heer für Unternehmungen im Mittelländischen Meer aufgestellt wurde, wurden ihm eine Anzahl Postoffiziere aus Frankreich beigegeben. Auch für Saloniki und Ägypten mußte das englische Heer in Frankreich die Postoffiziere stellen. Die Feldpostämter begleiteten ihre Divisionen, als im November 1917 aus in Frankreich kämpfenden englischen Truppen ein Heer für Italien aufgestellt wurde. Endlich deckte die englische Feldpost in Frankreich auch den Bedarf an Postbeamten für die Unternehmung nach Nordrußland, die im August 1918 ins Werk gesetzt wurde. Der Postverkehr nach Saloniki, Ägypten und Italien ging im wesentlichen über Frankreich.

Eine ganz neue Lage für den Feldpostdienst wurde durch das deutsche Vorrücken im Frühjahr 1918 geschaffen. Die vorstehend angedeuteten Einrichtungen hatten sich im Stellungskrieg gut eingespielt. Man war sich klar darüber, daß ein Zurückweichen der Front für die Feldpost weit größere Schwierigkeiten zur Folge haben würde als ein Vorrücken. Bei Beginn der Kämpfe wurden zunächst die Brigade-Postämter, wie vorgesehen, zurückgezogen. Die Kampftruppen konnten nun ihre Post, namentlich die Pakete, nicht mehr in Empfang nehmen. Die Post sollte bei einem etwaigen Vorrücken hinter der Front niedergelegt und den Truppen ausgehändigt werden, wenn sie als abgekämpft aus der Front zurückgezogen würden. Die Zufuhr der Post von hinten sollte dabei unverändert weitergehen. Eine solche Regelung des Postdienstes hätte natürlich bei einem Rückzug die verderblichsten Folgen gehabt. Es gelang zwar häufig, den zurückweichenden Truppen ihre Briefpost auszuhändigen, aber die Pakete mußten an den Ausgangshafen zurückgeschickt, und das weitere Vorbringen von Postsendungen mußte eingestellt werden. Infolgedessen hatten sich z. B. bis zum 29. März 20 000 Postsäcke angesammelt, die den Divisionen, als sie aus der Front herausgezogen waren, wieder zugeführt wurden. Der Verkehr der verschiedenen Teile der Front untereinander mußte während der ganzen Zeit aufrechterhalten werden. Besonderer

Beliebtheit erfreute sich in dieser Zeit namentlich die Feldpostkarte; zum Briefeschreiben war keine Zeit, aber Postkarten wurden viel verlangt, und die Post mußte ihre Vorratbestände angreifen, um den Anforderungen genügen zu können.

Einzelheiten über die Vorgänge bei der Feldpost während des Rückzugs des englischen Heeres hier zu berichten, würde den Aufsatz zu umfangreich machen. Unsere Quelle, das Royal Engineers Journal, eine halbamtliche Veröffentlichung dieser Truppe, enthält einen eingehenden Bericht über die Ereignisse. Bemerkt sei hier nur, daß von dem Rückzug etwa 250 Feldpostämter betroffen wurden. Trotz der Schnelligkeit des Vorrückens des deutschen Heeres gelang es den meisten von ihnen, ihre Postsachen und ihr Gerät in Sicherheit zu bringen, obgleich es vorkam, daß die Front bis in die Höhe der Poststellen zurückgedrückt wurde, ehe diese abbauen konnten.

Das Vorrücken des englischen Heeres gegen Ende des Krieges stellte die Feldpost abermals vor neue Aufgaben. Die Postämter kamen dabei zuweilen wieder in die Gebäude, die sie beim Rückzug geräumt hatten, oder auch in von den Deutschen aufgegebene Posträume. Die zunehmende Entfernung zwischen den Häfen und der Front sowie der Zustand der Straßen mit ihren von den deutschen Truppen beim Rückzug zerstörten Brücken, der Mangel an Fahrzeugen und die feindlichen Fliegerangriffe erschwerten den Postdienst sehr erheblich. Dazu konnten die Eisenbahnen der Truppe nicht so schnell folgen, wie diese vorrückte; es kam vor, daß die Entfernung zwischen dem Spitzenbahnhof und der Front 50 Kilometer betrug. Die Lücke mußte mit Kraftwagen überbrückt werden. Stellenweise wurde auch die Feldbahn zu dem Zwecke herangezogen.

Mit dem Waffenstillstand hörte der weitere Ausbau der englischen Feldpost noch nicht auf. Im Dezember 1918 wurde eine Flugpost zwischen Cöln und der Küste eingerichtet, die im März 1919 rückwärts bis nach Folkestone weitergeführt wurde. Vom Dezember 1918 an wurde dem Schnellzug Boulogne–Cöln, den das englische Heer in Verkehr setzte, ein Fahrpostamt mit englischen Postwagen beigegeben. Das bedeutete einen großen Fortschritt gegenüber der Beförderung der Post mit Kraftwagen.

Besondere Erwähnung verdient die eigenartige Mitwirkung der englischen Feldpost bei den Wahlen in England sowie in Kanada und Australien. Sie wurde hierfür in den Jahren 1917 und 1918 sechsmal in Anspruch genommen. Der Versand der Wahlpapiere für die englischen Wahlen fiel mit dem Vorrücken an den Rhein und dem Weihnachtsverkehr zusammen. Trotzdem gelang es, der Mehrzahl der Wähler im Heer ihre die Wahl betreffenden Briefe innerhalb drei Tage nach dem Eingang im Hafen zuzustellen, außer wenn die Empfänger inzwischen den Standort oder Truppenteil gewechselt hatten und die Briefe daher nochmals abgefertigt werden mußten. Mit den Wahlpapieren waren zugleich große Mengen von Zeitungen, über 3 000 000 Stück, an die Truppen zu verteilen, die ihnen damals in erhöhtem Umfang zugeschickt wurden, um sie über die Lage in der Heimat zu unterrichten. Schließlich erforderte auch die Beförderung der Wahlzettel in der Gegenrichtung besondere Anstrengungen der Feldpost.

Zum Schluß noch einige Zahlen über die englische Feldpost. Beim Ausrücken bestanden 30 bewegliche und 4 feststehende Feldpostämter; später betrug ihre Zahl 412 und 111. Der Feldpostdienst wurde von 55 Offizieren geleitet; ihnen waren 2 970 Unteroffiziere und Mannschaften unterstellt und außerdem 500 Mann für Arbeiten beigegeben, zu denen es keiner besonderen Ausbildung bedurfte. Im Anfang des Krieges gingen in Frankreich wöchentlich ungefähr 2 000 Postsäcke aus England ein; bis 1916 war die Zahl bereits auf 122 500 gestiegen. Darunter befanden sich 38 500 Säcke mit 11 000 000 Briefen und 84 000 Säcke mit 850 000 Paketen. Unter den aus England ankommenden Briefen waren

175 000 eingeschriebene. In der Weihnachtswoche 1916 erhielt das englische Feldheer 5 250 000 Pakete aus der Heimat. Von der Mitte des Jahres 1917 an ging der Paketverkehr zurück; der Grund dafür war wahrscheinlich die damals in England eingetretene Lebensmittelknappheit. In der Richtung nach England wurden wöchentlich 9 000 000 Briefe befördert. Der Postverkehr zwischen den verschiedenen Teilen der Front umfaßte wöchentlich 1 400 000 Dienst- und 2 800 000 andere Briefe. Wöchentlich wurden auf 81 000 Postanweisungen 56 000 £ eingezahlt, und es gingen 46 000 Postanweisungen mit 12 600 £ ein. Endlich wurden wöchentlich 1 260 Telegramme an Angehörige des Feldheeres bestellt und 1 050 von ihnen nach England geschickt. Zur Beförderung der Postsachen liefen täglich 100 Eisenbahnwagen von den Häfen in der Richtung nach der Front. Außerdem waren täglich 240 Lastkraftwagen für die Post auf den Straßen unterwegs.

Ein Vorläufer des neuzeitlichen Füllfederhalters.

Von Postrat Thilo in Berlin.

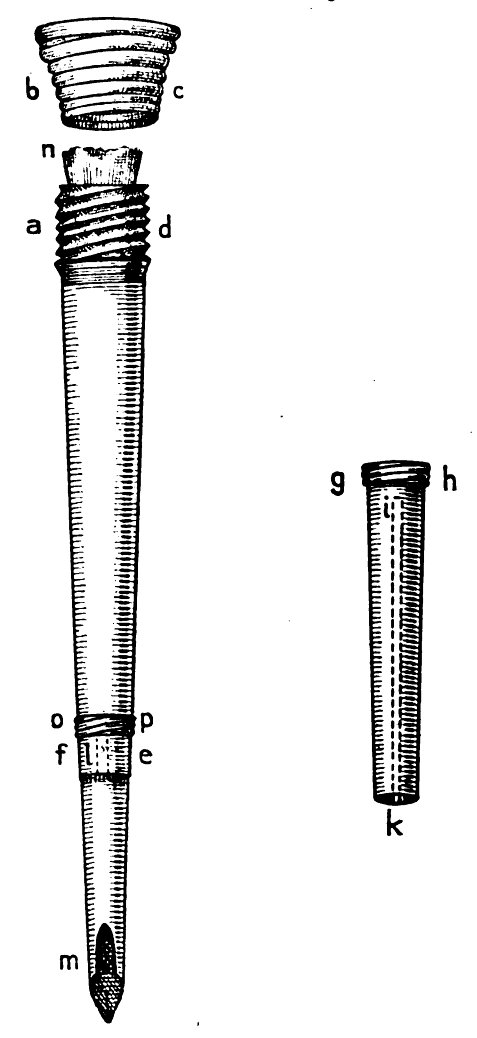
Die allgemeine Verbreitung, die der Füllfederhalter in den letzten Jahrzehnten gefunden hat, und die fortgesetzte Ankündigung von allerlei neuen und verbesserten Arten in Zeitungen und Schreibwarengeschäften haben wohl kaum einen Zweifel darüber aufkommen lassen, daß der Füllfederhalter ein Kind der Technik jüngster Zeit sein müsse. Und doch trifft solche Meinung nicht das Richtige. Der Wunsch, ein zum Gebrauch fertiges Tinten-Schreibgerät stets bequem mit sich führen zu können, hat schon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, als das Leben noch unter dem Zeichen »des Paßgangs und des Trabs« behaglich dahinfloß, zur Anfertigung einer »tragbaren Schreibfeder mit Tinte« geführt, über deren Brauchbarkeit uns gute Zeugnisse vorliegen.

Der bekannte Berliner Buchhändler Friedrich Nicolai bringt in seiner »Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz im Jahre 1781« eine ausführliche Mitteilung über eine solche Schreibfeder, die er durch Beifügung einer guten Abbildung näher erläutert. Wir geben die Abbildung umstehend wieder und entnehmen der Beschreibung folgendes.

Zur Aufnahme der Tinte dient die Metallhülse *a-d-e-f*, in die eine gewöhnliche Schreibfeder (Gänsekiel) eingeleimt ist. Die Feder wird beim Tragen in der Tasche durch die Kapsel *g-h-k* geschützt, die auf *o-p* aufzuschrauben ist. Der Boden der Kapsel trägt in der Mitte den eisernen Stift *k-i*, der genau in die Öffnung *l* bei *e-f* hineinpaßt und diese fest verschließt, wenn die Kapsel aufgeschraubt ist. Zum Einfüllen der Tinte muß die Kapsel aufgesetzt und der Korkpfropfen *n* abgenommen werden. Nach dem Einfüllen ist der Kork wieder aufzusetzen und der Verschluß durch Aufschrauben des Metalldeckels *b-c* zu sichern; nunmehr kann die Kapsel wieder abgenommen werden. Die in der Hülse befindliche Tinte wird durch den Luftdruck gehalten und kann durch die kleine Öffnung *l* nicht auslaufen; wenn man aber den Federhalter etwas bewegt, als ob man spritzen wollte, so geht die Tinte durch *l* in die Feder *m* und fließt beim Schreiben nach Bedürfnis langsam nach. Nicolai versichert, daß man die Schreibfeder, wenn die Kapsel fest aufgedreht sei, ohne Bedenken ständig in der Tasche tragen könne, denn die kleine Öffnung *l* werde von dem Stift *k-i* so genau verschlossen, daß bei allen Stößen des Wagens oder Pferdes keine Tinte herausfließen und die Kleider be-

schmutzen könne. »Man braucht und korrigiert die Schreibfeder wie jede andere und läßt, wenn sie verbraucht ist, eine neue einleimen. Auf der Platte des Metalldeckels *b-c* pflegt man sich einen Namenszug oder ein Petschaft einschneiden zu lassen, damit man sogleich einen Brief damit zusiegeln kann«. Eine solche Schreibfeder, die von dem Mechanikus Scheller in Leipzig verfertigt wurde, kostete mit Messinghülse 10 Groschen, von Horn etwas mehr.

Ein Füllfederhalter im 18. Jahrhundert.



Für den Reisenden, sagt Nicolai, habe solche Feder einen ganz außerordentlichen Wert. Denn so wichtig es sei, alle Eindrücke sogleich aufzuschreiben, um ein wahrheitsgetreues Reisebild zu erhalten, so leicht unterbleibe es, wenn ein gehöriges Schreibgerät nicht zur Hand sei; »und wenn man in Wirtshäusern oft etwas aufzeichnen möchte, so ist Zeit und Lust vergangen, ehe man Tinte und Feder bekommt. Vermittelst einer solchen Feder aber haben wir jeden Augenblick benutzen können. Anfänglich nahmen wir uns vor, jeden Abend die Geschäfte des Tages anzumerken und das etwa fehlende in den Frühstunden des folgenden Tages

nachzuholen. Die Erfahrung zeigte aber bald, daß dies nicht tunlich war. Man ist abends oft ziemlich spät in Gesellschaft, man ist ermüdet, in den Frühstunden kommt ein unvermuteter Besuch oder eine andere Abhaltung: und ist man einmal um zwey oder drey Tage zurück, so ist gar keine Zeit da, das Versäumte nachzuholen. Dazu kam, daß wir sehr oft, der Hitze wegen, und um Zeit zu sparen, des Abends abreisten, wo es dann an Muße zum Aufschreiben gänzlich gebrach. Wir wollten zwar die Zeit des Wechselns der Pferde nützen, diese war aber auch nicht hinlänglich. Wir versuchten daher mit Bleistift im Wagen zu schreiben und überzogen das Geschriebene nachher mit Tinte. Da aber dieses bald auch zu viel Zeit erforderte, so versuchten wir, was wir gleich hätten versuchen sollen: vermittelst unserer obengedachten Schreibfeder im Wagen mit Tinte zu schreiben. Im Anfange wollte es nicht glücken, aber nachdem wir einige dazu nötige Bequemlichkeiten ausstudiert hatten, ging es sehr gut, und wir haben den Rest der Reise über durch dieses Mittel unsere Tagebücher viel vollständiger halten können und dadurch viel größeren Nutzen von derselben gehabt. Ein neuer Beweis, daß kleine mechanische Vorteile oft wichtigen Einfluß haben«.

Auch Reichard bezeichnet in seinem 1793 neuaufgelegten »Handbuch für Reisende aus allen Ständen« die Schellersche Schreibfeder als ungemein bequem. Das Urteil ist umsomehr von Wert, als der 2. Auflage des Reichardschen Handbuchs in bezug auf Reiseerleichterungen fast durchweg eigene Erfahrungen des Verfassers zu Grunde gelegt worden sind.

Wenn es auch außer Zweifel steht, daß die heute im Handel befindlichen Füllfederhalter der »tragbaren Schreibfeder mit Tinte« in bezug auf Sauberkeit, Ausstattung und Dauerhaftigkeit überlegen sind, so muß doch zugegeben werden, daß wir in dieser Schreibfeder einen bemerkenswerten Vorläufer unserer Füllfederhalter vor uns haben, dem Nicolai als einer nützlichen Erfindung für den Reisenden mit Recht eine allgemeine Verbreitung gewünscht und vorausgesagt hat.

Die politische Tagespresse in Sachsen.

Von Ober-Postsekretär Ernst Wolf in Chemnitz.

Hierüber bringt Dr. jur. B. Winkler in der Zeitschrift des Sächsischen Statistischen Landesamts für 1918/19 bemerkenswerte Zahlenangaben, denen wir einige von allgemeinerem Belang entnehmen. Die erste zuverlässige Angabe über die Zahl der Zeitungen im ehemaligen Königreich Sachsen stammt aus dem Jahre 1812. Damals gab es 47 der Zensur unterliegende periodische Blätter. Die älteste noch erscheinende Zeitung ist die 1660 gegründete »Leipziger Zeitung«; von den 227 zurzeit in Sachsen erscheinenden Zeitungen haben 17 ein Alter von mehr als 100 Jahren. Bei einem Vergleich der Zahlen der von 1866 ab erscheinenden Zeitungen läßt sich im Jahre 1897 ein Stillstand in der Entwicklung erkennen, der bis 1910 dauert. In den Jahren 1914 und 1917 tritt ein auffälliger Rückgang zutage. Denn auf 100 000 Einwohner kommen 1866: 4,6, 1897: 6,7, 1910: 5,3, 1913: 6,2, 1914: 5,0 und 1917: 4,7 Zeitungen. Das Jahr 1917 weist somit eine fast an die niedrige Zahl für 1866 nach dem preußisch-österreichischen Kriege heranreichende Zahl auf. Von allen im Deutschen Reich erscheinenden politischen Blättern entfielen 1917 auf Sachsen 7,7 v H. Dies entspricht ungefähr dem Anteil seiner Einwohnerzahl an der Einwohnerzahl der Reichsbevölkerung. Die Auflagezahl der Zeitungen ist ständig gestiegen.

Ungefähr betrug die Gesamtauflage 1897: 1 075 000, 1914: 1 540 000, 1917: 1 879 000. Die durchschnittliche Auflage einer Zeitung beträgt rund 8 300 Stück. Die Zeitungen mit niedrigerer Auflage sind zurückgegangen, die mit höherer haben zugenommen. Trotz der Papierknappheit haben die Verleger die Häufigkeit des Erscheinens nicht eingeschränkt. Es erschienen

3 mal wöchentlich: 1897......47 v H, 1914......38 v H, 1917......31 v H,
6 » » 1897......28 v H, 1914......45 v H, 1917......51 v H.

Von den Parteiblättern haben sich die konservativen Zeitungen bis 1914 annähernd auf gleicher Höhe gehalten, im Jahre 1917 aber beträchtlich abgenommen. Die liberalen Zeitungen weisen von 1897 bis 1910 einen gleichmäßigen Stand, 1914 ein plötzliches Emporschnellen und 1917 ein starkes Sinken auf. Die sozialdemokratische Presse hat, abgesehen von einem Sinken 1914, von 1897 bis 1917 einen sehr gleichmäßigen Stand. Von den bürgerlichen Zeitungen erscheinen die meisten in der Ortsgrößenklasse von 5 000 bis 20 000 Einwohnern, auf die Großstädte mit mehr als 100 000 Einwohnern entfällt etwa $^1/_7$; von den sozialdemokratischen Blättern erscheint die Hälfte in Großstädten mit über 100 000 Einwohnern, nur eins in der Ortsgrößenklasse 5 000 bis 20 000. Die durchschnittliche Auflagezahl der sozialdemokratischen Blätter mit rund 30 000 übersteigt die durchschnittliche Auflage von 8 300 aller sächsischen Zeitungen um das 3- bis 4fache. Am billigsten sind die parteilosen Zeitungen, am teuersten die sozialdemokratischen. Die Leser der 227 Zeitungen geben jährlich rund 13 Millionen Mark dafür aus. Der jährliche Papierverbrauch der sächsischen politischen Zeitungen beträgt unter Zugrundelegung der Zahlen der Postzeitungsliste 1917 und einer Durchschnittsauflage von 8 300 Stück rund 12 500 000 kg, wovon auf die Leipziger Neuesten Nachrichten allein über 5 Millionen kg entfallen.

Im Hinblick auf die von Aschenborn und Dambach in den Erläuterungen zum Postgesetz gegebenen Erklärungen und angeführten Entscheidungen oberster Gerichte zum Begriff »Zeitung« und »Zeitschrift« ist die dafür gegebene Begriffsbestimmung für den Postbeamten besonders bemerkenswert. Im D. Stat. Zentralblatt für 1916, Sp. 124, hat Geiler eine neue Erklärung gegeben, indem er folgende fünf Erfordernisse aufstellt, die alle zusammen das Wesen der neuzeitlichen Zeitung ausmachen sollen:

1. die unbedingt regelmäßige Erscheinungsweise,
2. die unbedingte Publizität,
3. die Eigenschaft als berufsmäßige Nachrichtenvermittlerin,
4. die Vielseitigkeit des Inhalts,
5. ein großes Maß von Aktualität und vorwiegend zeitgemäßer Inhalt.

Man hat an dieser Begriffsbestimmung getadelt, daß alle Merkmale, die nach Geiler zu einer Zeitung gehören, auch auf die Depeschenangaben des Wolffschen Telegraphenbüros zutreffen, die sicherlich niemand als Zeitungen ansehen und in eine Pressestatistik aufnehmen wird. Ganz abgesehen von der Form unterscheiden sich die Depeschen von einer Tageszeitung besonders dadurch, daß sie keine Anzeigen enthalten. Nimmt man dieses Merkmal in Geilers Erklärung auf, so wird sie vollkommen. Geiler verlangt in Punkt 2 »die unbedingte Publizität«. Er versteht darunter die Eigenschaft der Zeitung, daß sie sich notwendig an den Kreis der großen Allgemeinheit wendet. Heutzutage ist es jedoch für eine Zeitung ebenso wesentlich nicht nur, daß sie sich an jedermann wendet, sondern daß auch jedermann sich an sie wenden und durch sie seine Stimme hören lassen kann. Das kann in der Form von Aufsätzen, Mitteilungen, Aufrufen und, was das Häufigste ist, durch Anzeigen geschehen. Es ist das eine Seite der Publizität, die ich die passive nennen möchte, während man die andere mit aktiver Publizität bezeichnen kann.

Als Punkt 2 der Geilerschen Begriffsbestimmung ergibt sich dann die Forderung: die unbedingte aktive und passive Publizität.

Es kann auch Zeitschriften geben, die sich an jedermann wenden und deren Spalten jedermann offenstehen, aber ein wesentliches Merkmal ist das für Zeitschriften nicht, ebensowenig wie für die Wolffschen Depeschen, während bei einer Zeitung diese Eigenschaft zusammen mit den vier anderen vorhanden sein muß.

Ein Urteil des Reichsdisziplinarhofs zur Auslegung des § 78 RBG.

Wenn von den gewöhnlichen Strafgerichten auf Freisprechung erkannt worden ist, findet nach § 78 RBG. wegen derjenigen Tatsachen, die in der gerichtlichen Untersuchung erörtert worden sind, ein Disziplinarverfahren nur noch insofern statt, als sie an sich und ohne ihre Beziehung zu dem gesetzlichen Tatbestande der strafbaren Handlung, die den Gegenstand der Untersuchung bildete, ein Dienstvergehen enthalten. Zur Auslegung dieser Bestimmung bietet ein Urteil des Reichsdisziplinarhofs vom 7. Juli 1919 einen wertvollen Beitrag.

Der Angeschuldigte, der als Kassenbeamter im Reichsdienst angestellt war, führte das auf die Hinterlegungen bezügliche Kautionseffekten-Journal. In der Zeit vom Oktober 1912 bis zum Juli 1913 nahm er die ihm amtlich zugänglichen Wertpapiere von 6 Firmen an sich und verpfändete sie für seine Rechnung. Um das zu verdecken, führte er die Bücher unrichtig. In einem Falle änderte er auch das Datum eines Übersendungsschreibens. Gegen ihn wurde daher das Hauptverfahren vor dem Schwurgericht wegen Verbrechens gegen § 350, 351 StGB. (Unterschlagung im Amte) und 348, 349 StGB. (vorsätzliche Verfälschung einer Urkunde) eröffnet. Die Geschworenen verneinten die Schuldfragen, und der Angeschuldigte wurde freigesprochen. Im förmlichen Disziplinarverfahren wurde er zur Dienstentlassung verurteilt. Aus den Gründen des Urteils des Disziplinarhofs ist folgendes hervorzuheben.

Mit Rücksicht auf § 78 RBG. war zu prüfen, welche Tatbestandsmerkmale der Strafrichter mit seiner freisprechenden Entscheidung verneint und damit einer weiteren Erörterung durch das Disziplinarverfahren entzogen hat. Tatsachen, deren Vorhandensein durch die Verneinung der Schuldfrage nicht in Zweifel gezogen ist, unterliegen auch nach der strafgerichtlichen Freisprechung der Entscheidung des Disziplinarrichters. Die dem Disziplinarrichter obliegende Prüfungspflicht ist nach dem Gesetz uneingeschränkt und besteht deshalb auch gegenüber den Entscheidungen der Schwurgerichte. Da die Sprüche der Geschworenen keine Entscheidungsgründe enthalten, muß der Disziplinarrichter auf Grund der Sachlage ermitteln, welche für den Tatbestand in Betracht kommenden Umstände von den Geschworenen verneint worden sind oder doch verneint sein mögen, und welche zweifellos nicht haben verneint werden sollen.

Im vorliegenden Falle haben die Geschworenen unzweifelhaft verneint, daß der Angeschuldigte hinsichtlich der Wertpapiere eine rechtswidrige Zueignung und hinsichtlich des Übersendungsschreibens die vorsätzliche Verfälschung einer Urkunde vorgenommen habe. Auf welchen rechtlichen Erwägungen diese Entscheidung beruhen mag, ist nicht zu prüfen. Unzweifelhaft erscheint aber, daß die Geschworenen folgende Umstände nicht verneint haben. Nach Lage der Sache kann von ihnen nicht verneint sein,

1. daß der Angeschuldigte diejenige Person gewesen ist, die allein als Täter der ihm zur Last gelegten Handlungen in Betracht kommt;
2. daß der Angeklagte über die Wertpapiere — wenn auch ohne den Vorsatz rechtswidriger Zueignung — durch Verpfändung für eigene Rechnung verfügt hat, zur Verdeckung seiner Verfügungen das Kautionseffekten-Journal und das Register der Hinterlegungen in der dargelegten Weise unrichtig geführt, endlich in dem Übersendungsschreiben das Datum und den Tag der Fälligkeit der Zinsscheine — wenn auch ohne den Vorsatz, eine Urkunde zu verfälschen — abgeändert hat;
3. daß der Angeschuldigte bei Vornahme der ihm zur Last gelegten Handlungen im strafrechtlichen Sinne zurechnungsfähig war.

Die Auffassung der Berufungsrechtfertigung, es müsse als Grund des Freispruchs der Geschworenen die dem Angeschuldigten theoretisch günstigste Möglichkeit gelten, findet im § 78 RBG. keine Stütze. Die vielfach und in eingehendster Weise von dem Angeschuldigten selbst klargestellten Vorgänge in Zweifel zu ziehen, gibt der Spruch der Geschworenen keinen Anlaß.

Der Angeschuldigte, der darauf rechnete, die verpfändeten Papiere mit Hilfe seines Schwagers und seiner Schwester nötigenfalls sofort einlösen zu können, war sich nach der insoweit maßgebenden Entscheidung des Schwurgerichts nicht bewußt, sich in fremdem Eigentum stehende Papiere rechtswidrig zuzueignen und in Beziehung auf eine Unterschlagung im Amte die eingeräumten Unrichtigkeiten in der Führung des Kautionseffekten-Journals und des Registers der Hinterlegungen zu begehen. Er war sich bei den in dem Übersendungsschreiben vorgenommenen Änderungen nicht bewußt, eine Urkunde zu verfälschen. Er ist sich aber als Kassenbeamter darüber klar gewesen, daß er durch die Herausnahme der Wertpapiere aus dem Gewahrsam der Werft und durch ihre Benutzung zu eigennützigen Zwecken eine grobe Pflichtwidrigkeit beging. Das ergibt sich schon aus den Mitteln, die er angewendet hat, um seine Handlungen der Entdeckung zu entziehen: der Unterlassung von Eintragungen in das Kautionseffekten-Journal, der aktenwidrigen Ausbuchungsvermerke und der Änderung eines Belegs, des Übersendungsschreibens. Auch diese Handlungen sind eine schwere Verletzung der Dienstpflicht des Angeschuldigten, dessen wesentlichste dienstliche Aufgabe darin bestand, als Kassenbeamter die zur Kasse der Werft gelangten Werte in Ordnung zu halten und so zu buchen, daß ihr Verbleib aus den Eintragungen jederzeit nachweisbar war. Der Angeschuldigte hat durch sein gesamtes, die Wertpapiere betreffendes Verhalten ein solches Maß von Unzuverlässigkeit und Gewissenlosigkeit an den Tag gelegt, daß sein weiteres Verbleiben im Reichsdienste das Wohl des Reichs erheblich gefährden würde.

Kleine Mitteilungen.

Das Betriebsergebnis auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1918 läßt sich, nachdem die Gesamteinnahme aus 1918 festgestellt ist, nunmehr genauer übersehen, als es bei der Aufstellung des Haushaltsplans für 1919 möglich war, bei dem das letzte Vierteljahr für 1918 — vom 1. Januar bis 31. März 1919 — noch nicht berücksichtigt werden konnte. Damals bereits wurde im Hinblick auf die großen Mehraufwendungen im Eisen-

bahnbetrieb mit einem Fehlbetrag von rund 1,2 Milliarden Mark bei der Eisenbahn gerechnet, wobei jedoch vorausgesetzt wurde, daß die Einnahmen des Betriebs in den Monaten vom Januar bis März 1919 bei im allgemeinen gleichbleibenden Ausgaben nicht hinter denen der Monate April bis Dezember 1918 zurückbleiben würden. Die Voraussetzung ist jedoch nicht eingetroffen, vielmehr sind die Ausgaben bei sinkenden Einnahmen immer weiter gestiegen. Dabei hat neben den bedeutenden Einschränkungen im Zugverkehr insbesondere der Rückgang des Güterverkehrs eine große Rolle gespielt. Nach den abschließenden Feststellungen betrug die Gesamteinnahme auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1918 rund $3^1/_4$ Milliarden Mark, also 475 000 ℳ weniger als im Rechnungsjahre 1917, obwohl sich bereits die Kriegserhöhung der Gebührensätze des Güterverkehrs von 15 v H geltend machte und auch die Mehreinnahmen aus der Erhöhung des Personenfahrgeldes mit eingerechnet sind.

Noch in der ersten Hälfte des Rechnungsjahrs hatte man gehofft, mit einem, wenn auch kleinen Überschuß aus dem Staatsbahnbetrieb abschließen zu können, da in dem Zeitabschnitte dem Überschuß der Einnahmen von 18,53 v H ein Mehrkostenaufwand von nur 15 v H gegenüberstand. Bis zum 31. Dezember 1918 war der Einnahmeüberschuß schon auf 9,82 v H gegen das Vorjahr zurückgegangen und beim Abschluß des Rechnungsjahrs beträgt er nur 0,01 v H. Der Hauptgrund dafür liegt darin, daß die Löhne dauernd gestiegen, und daß die Baustoffe immer teurer geworden sind.

Der Monat April des Rechnungsjahrs 1919 schließt noch ungünstiger ab und zeigt einen Rückgang der Verkehrseinnahmen von 14,89 v H gegen den gleichen Monat des Vorjahrs. Die Mindereinnahme beläuft sich beim Personengeld auf 2,76 v H und bei den Einkünften aus dem Güterverkehr auf 21,12 v H, obgleich inzwischen eine abermalige Erhöhung der Gebühren sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr stattgefunden hat. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1919, Nr. 44, S. 459.)

In der Deutschen Chemischen Gesellschaft ist kürzlich ein Vortrag gehalten worden über das bisher als streng geheim behandelte, erst im Kriege entwickelte Verfahren der Herstellung von Sprengstoff aus Zucker. Danach ist es gelungen, aus dem Zucker in genügender Menge Glyzerin auszuscheiden, das bekanntlich bei der Anfertigung eines der wichtigsten Sprengstoffe, des Trinitrolglyzerins, verwendet wird. Das Glyzerin wurde bis dahin fast ausschließlich aus Fett gewonnen, als Nebenerzeugnis bei der Seifenherstellung. Es handelte sich daher entweder darum, das gesamte im Inlande vorhandene Fett der Volksernährung zu entziehen oder auf den für die Kriegführung unentbehrlichen Sprengstoff zu verzichten. Nach Lage der Sache war beides völlig unmöglich, sofern der Widerstand Deutschlands nicht vorzeitig erlahmen sollte. In dieser Verlegenheit bot das Verfahren, Glyzerin durch Gärung aus Zucker zu erlangen, einen Ausweg. Bis dahin war in der Chemie nur bekannt, daß sich beim Gären des Zuckers Glyzerin in geringer Menge bildete. Die Aufgabe, die Glyzerinbildung zu steigern, wurde dadurch erschwert, daß auf die Erhaltung der Gärtätigkeit und auf die Lebensfähigkeit der Hefe Rücksicht genommen werden mußte. Die Versuche ergaben indes, daß die Ausbeute an Glyzerin bedeutend erhöht wurde, wenn man Natriumsulfat zum Gäransatz hinzutat. Nach anfänglichen Schwierigkeiten gelang es schließlich, aus 100 Teilen Zucker 20 Teile Glyzerin, 27 Teile Ammoniak und 3 Teile Aldehyd zu gewinnen. Das Verfahren wurde nun einheitlich geregelt und binnen wenigen Monaten bei zahlreichen chemischen Werken eingeführt. Die aus diesem Anlaß neu gegründeten Protol-Werke stellten beispielsweise monatlich 1000 t Glyzerin her bei einem jährlichen Verbrauch von nahezu 70 000 t Zucker.

Die weitere Anwendung des Verfahrens im Frieden ist lediglich eine wirtschaftliche Frage. Die Wahrscheinlichkeit eines erfolgreichen Wettbewerbs durch das als Nebenerzeugnis bei der Seifenherstellung gewonnene Glyzerin ist nicht sehr groß. (Tägliche Rundschau, 1919, Nr. 358.)

Die Stickstoffwirtschaft Deutschlands im Kriege. Durch die Absperrung von der See her war Deutschland bald nach dem Ausbruch des Krieges für den Verbrauch von Stickstoff fast vollständig auf die Eigenerzeugung angewiesen. Außer den beiden Verfahren der Gewinnung von Stickstoff aus dem Kalkstickstoff und aus dem bei den Kokereien und Gasanstalten gewonnenen Kohlenammoniak war es vor allem das neue Verfahren der Ammoniaksynthese nach Haber, dem sich die deutsche Wissenschaft mit ebenso großem Nachdruck wie Erfolg zuwandte. Das war um so dringender geboten, als die aus dem Kalkstickstoff und dem Kohlenammoniak hergestellten Stickstoffmengen für den Bedarf der Geschoß-, Bomben- und Minenwerkstätten bei weitem nicht ausreichten.

Versuche in der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen hatten ergeben, daß das Haber-Bosch-Verfahren vor den anderen Gewinnungsarten bei weitem den Vorzug verdiente. Es galt dabei mit der Beschaffung des Primärstickstoffs die Aufgabe zu lösen, diesen aus der Ammoniakform in die Salpeterform zu überführen. Die Lösung wurde gesucht und gefunden in der Verbrennung eines Ammoniakluftgemisches zu Nitrose und Umwandlung der Nitrose zu wässeriger Salpetersäure.

Die der Wissenschaft gestellte Aufgabe, den Chilesalpeter durch Kunstsalpeter zu ersetzen, gelang glänzend und, was besonders wichtig war, so rechtzeitig, daß die Kriegswerkstätten in dem Augenblick ausreichend mit Kunstsalpeter beliefert werden konnten, als die beim Ausbruch des Krieges vorhanden gewesenen Vorräte an natürlichem (Chile-)Salpeter aufgebraucht waren. Die von unseren Feinden mit der Absperrung Deutschlands erhoffte Stockung in der Geschoß- usw. Herstellung, die unabsehbare Folgen hätte haben müssen, trat infolgedessen weder bei uns, noch bei dem mit uns verbündeten Österreich-Ungarn ein.

Welchen Umfang die künstliche Stickstoffgewinnung bereits erreicht hat, geht daraus hervor, daß, während das Ammoniak der Gasanstalten vor 30 Jahren die einzige deutsche Stickstoffquelle bildete, jetzt der in Gasanstalten gewonnene Stickstoff nur 5 v H der gesamten deutschen Stickstofferzeugung ausmacht. Mit den alten und den neuerschlossenen Stickstoffquellen wird Deutschland imstande sein, den Ertrag seiner Landwirtschaft bis zur Vollerzeugung des Eigenbedarfs an Lebens- und Futtermitteln zu steigern. (Gesundheitsingenieur, 1919, Nr. 22, S. 239.)

Verbesserungen an Glühlampen. Wie aus den Niederlanden mitgeteilt wird, hat man dort neuerdings Metallfadenlampen hergestellt, bei denen die sonst nach längerem Brennen durch das Verdampfen des Fadens eintretende Schwärzung der Birne nicht mehr vorkommt. Zu dem Zweck wird die innere Birnenwand mit einer dünnen Schicht von Natriumoxyd, Natriumphosphat oder Natriumwolframat überzogen, deren Dampfdruck während des Brennens gleich oder nahezu gleich Null ist. Durch das Glühen des Fadens werden verdampfende Teilchen der Salzschicht gelöst, wobei sich eine neue gallertstoffartige Masse bildet, deren Lichtzerstreuung so gering ist, daß eine Schwärzung der Birne, wenn auch nicht völlig verhindert, so doch auf längere Zeit verzögert wird.

Eine andere Verbesserung an Glühlampen ist einem deutschen Erfinder gelungen. Um die Lebensdauer der sogenannten Kohlefadenlampen zu verlängern, werden die Lampen mit einer kohlenwasserstoffhaltigen Gasfüllung versehen. Die Füllung besteht aus Stickstoff, Argon oder anderen sauerstofffreien Gasen, denen eine gewisse

Menge eines gasförmigen Kohlenwasserstoffs beigemischt wird. Ferner hat man dem Kohlefaden eine Bügel- oder Schleifenform von verhältnismäßig geringem Durchmesser gegeben. Nach den angestellten Versuchen ist die Lebensdauer solcher Lampen durch das neue Verfahren auf 800 Stunden gebracht worden bei einem Stromverbrauch, der nur etwa die Hälfte bis drei Viertel des Stromverbrauchs der Kohlefadenlampen ohne Gasfüllung beträgt. Außerdem sind die Lampen mit Gasfüllung infolge der geänderten Form des Fadens nicht mehr so empfindlich gegen Erschütterungen oder Stöße wie früher. (Beiblatt zum Prometheus, 1919, Nr. 1550, S. 163.)

Eine neue Erfindung im Schweißfach. Zwei schwedische Handwerker haben einen neuen Schweiß- und Schneidebrenner erfunden. Die Vorrichtung ist für Schweißen und Schneiden vereinigt und unterscheidet sich von den bisherigen Vorrichtungen hauptsächlich durch den Bau des Ventilgehäuses. Durch eine sinnreiche Anordnung am Ventilgehäuse können die Brennerrohre ausgewechselt werden, so daß der Brenner sowohl für das Schweißen wie für das Schneiden verwendet werden kann.

Die im Handel vorkommenden Schweiß- und Schneidevorrichtungen bestanden bisher aus zwei besonderen Werkzeugen, die bei der Umstellung vom Schweißen zum Schneiden oder umgekehrt jedesmal an den Gasschläuchen ausgewechselt und dann wieder sorgfältig befestigt werden mußten. Bei dem neuen Brenner geschieht die Auswechslung einfach in der Weise, daß man nur das vordere Brennrohr austauscht, während das gemeinsame Ventilgehäuse fest sitzen bleibt. Man erzielt dadurch eine wünschenswerte Zeitersparnis, größere Sicherheit in der Handhabung des Brenners und einen geringeren Gasverbrauch. Außerdem zeichnet sich der Brenner vor anderen durch bessere Handlichkeit beim Arbeiten, durch geringeres Gewicht und durch seine Billigkeit aus. (Beiblatt zum Prometheus, 1919, Nr. 1548, S. 153/154.)

Nachruf.

Geheimer Postrat Galle †.

Der frühere langjährige Vizedirektor des Internationalen Büros des Weltpostvereins, Geheimer Postrat Hermann Galle, ist, wie der Schriftleitung erst nachträglich bekannt geworden ist, am 2. August 1919 in Wiesbaden, wo er nach dem Scheiden aus dem Dienste seinen Wohnsitz genommen hatte, in dem hohen Alter von fast 82 Jahren nach langer und schwerer Krankheit verschieden.

Galle trat Ende 1856 in den preußischen Postdienst ein, war zunächst in seinem Heimatbezirk Frankfurt (Oder) beschäftigt und kam nach Ablegung der ersten Prüfung in den Cölner Bezirk, wo er längere Zeit bei der Zweigstelle des Bahnpostamts 10 in Verviers tätig war und Gelegenheit hatte, seine Sprachkenntnisse zu erweitern und genaue Einsicht in den internationalen Dienst zu erlangen. 1872 wurde er in das Auslandsbüro des Reichs-Postamts versetzt, Anfang 1874 bestand er die höhere Verwaltungsprüfung. Nach der Gründung des Weltpostvereins am 1. Juli 1875 wurde Galle von der schweizerischen Postverwaltung zum zweiten Sekretär des Internationalen Büros dieses Vereins in Bern berufen und er rückte bald in die Stelle des ersten Sekretärs auf. 1892 wurde er zum Vizedirektor des Büros ernannt, und er blieb in dieser Stellung, bis er am 1. November 1907 nach einer Dienstzeit von mehr als 50 Jahren in den Ruhestand trat. Galle,

dem 1882 der Charakter als Postrat und 1900 der Charakter als Geheimer Postrat verliehen wurde, war ein pflichttreuer, ganz in seinem Beruf aufgehender Mann. Den internationalen Postdienst und das internationale Postrecht kannte er genau. An vier Weltpostkongressen, in Lissabon, Wien, Washington und Rom, hat er teilgenommen und als Vizedirektor den bei den Kongressen seinem Büro zufallenden umfangreichen Betrieb in ausgezeichneter Weise geleitet.

Schriftwerke.

Technischer Index (Jahrbuch der technischen Zeitschriften-, Buch- und Broschüren-Literatur). Auskunft über Veröffentlichungen in der technischen Fachpresse und auf dem technischen Büchermarkte nach Sachgebieten, verbunden mit dem Technischen Zeitschriftenführer. Ausgabe 1918. 5. Jahrgang. Von Heinrich Rieser. Berlin W 62 und Wien I. Verlag für Fachliteratur Ges. m. b. H. Preis 8 M.

In der vorliegenden neuen Auflage des Werkes, dessen Zweck und Einrichtung im Archiv 1919, S. 32, näher erörtert worden sind, haben neben dem technischen Zeitschriftentum auch die technischen Veröffentlichungen in Buchform u. dgl. Berücksichtigung gefunden. Im Zusammenhange damit ist dem Werk ein sogenannter Verlegerschlüssel eingefügt worden, der es, ähnlich wie der Schlüssel für die Zeitschriften, ermöglicht, die Herausgeberstellen der Bucherscheinungen rasch und mühelos zu ermitteln. Die Zahl der benutzten Zeitschriften hat sich wiederum vermehrt. Hinter den Fachgruppen, für die eigene Fachzeitschriften bestehen, werden diese jetzt namentlich aufgeführt.

Auch aus dem neuen Jahrgange des bekannten Nachschlagewerks läßt sich leicht und ohne größeren Zeitaufwand ein Überblick darüber gewinnen, in welcher Richtung sich die Fortschritte der Technik und Wirtschaft auf den einzelnen Fachgebieten seit der vorhergegangenen Ausgabe bewegt haben. Er wird wie seine Vorläufer von vielen willkommen geheißen werden.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Oktober bis Dezember 1919)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts. Berlin.
2. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
3. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.
4. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
5. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin.
6. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
7. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
8. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
9. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
10. Ausland und Heimat. Berlin.
11. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
12. Bayerische Verkehrsblätter. München.

13. Berliner Architekturwelt. Berlin.
14. Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. Berlin.
15. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
16. Blätter für Post und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin
17. Concordia. Zeitschrift der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Berlin.
18. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
19. Deutsche Beamten-Rundschau. Frankfurt (Oder).
20. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
21. Deutsche Kolonialzeitung. Berlin.
22. Deutsche Kunst und Dekoration. Darmstadt.
23. Deutsche Postzeitung. Berlin.
24. Deutsche Revue. Stuttgart.
25. Deutsche Rundschau. Berlin.
26. Deutsche Strafrechts-Zeitung. Berlin.
27. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.
28. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
29. Deutsches Kolonialblatt. Berlin.
30. Eisenbahn-Verordnungs-Blatt. Berlin.
31. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Berlin.
32. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
33. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart
34. Finanz-Ministerial-Blatt. Berlin.
35. Gesundheits-Ingenieur. München.
36. Die Grenzboten. Berlin.
37. Handel und Gewerbe. Berlin.
38. Hansa. Hamburg.
39. Heeres-Verordnungsblatt. Berlin.
40. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie. Leipzig.
41. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
42. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
43. Journal Télégraphique. Bern.
44. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
45. Marineverordnungsblatt. Berlin.
46. Militär-Wochenblatt. Berlin.
47. Ministerialblatt der Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
48. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Berlin.
49. Mitteilungen aus dem Materialprüfungsamt zu Berlin-Lichterfelde (West). Berlin.
50. Mitteilungen der Normal-Eichungskommission. Berlin.
51. Monatschrift für deutsche Beamte. Berlin.
52. Das neue Deutschland. Gotha.
53. Neue Post. Berlin.
54. Neue Postalische Rundschau. Breslau.
55. Nord und Süd. Breslau.
56. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt. Gotha.
57. Postalische Rundschau. Berlin.
58. Prometheus. Illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte in Gewerbe, Industrie und Wissenschaft. Leipzig.
59. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Hannover.
60. Recht und Wirtschaft. Berlin.
61. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Leipzig.
62. Sparkasse. Volkswirtschaftliche Zeitschrift. Hannover.
63. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
64. Statistik des Deutschen Reichs. Neue Folge. Berlin.
65. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahrshefte. Berlin.
66. Statistik, Preußische. Berlin.
67. Süddeutsche Monatshefte. München.
68. Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Berlin.
69. Überall. Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine. Berlin.
70. Die Umschau. Leipzig.
71. L'Union Postale. Bern.
72. Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes. Berlin.
73. Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
74. Veröffentlichungen des Reichsgesundheitsamts. Berlin.

75. Weltwirtschaft. Monatschrift für Weltwirtschaft, Auslandkunde und Auslanddeutschtum. Berlin.
76. Weltwirtschaftliches Archiv. Jena.
77. Wirtschaftsdienst. Hamburg.
78. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
79. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
80. Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins. Halle (Saale).
81. Zeitschrift des Preußischen Statistischen Landesamts. Berlin.
82. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
83. Zeitschrift für Beleuchtungswesen, Heizungs- und Lüftungstechnik. Berlin.
84. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
85. Zeitschrift für Kleinbahnen. Berlin.
86. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
87. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
88. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
89. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
90. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Aluminiumüberzug auf Eisen als Rostschutz **70.** 637.
— Arbeiterschränke aus Schlackenbeton **70.** 756.
— Wissenschaftliche Arbeitsweise, von Dr. Argelander **52.** Jahrg. 8 S. 66.
— Berufspsychogramm und Psychopersonalbogen auf Eisenbahnen **88.** 907.
— Verkehrsgeographische Betrachtungen über die Lage der Städte, von Prof. Dr.-Ing. Blum **75.** 313.
— Die Bezüge der Beamten in der Provinz Posen (Erlaß des obersten polnischen Volksrats) **36.** IV. Vierteljahr Beil. (Mitteilungen usw.) 415, **27.** 305. 425.
— Dampfkesselfeuerung mit Gewinnung der Nebenerzeugnisse der Kohle **58.** Jahrg. 31 Beil. 18.
— Deutschland und die beiden Haager Friedenskonferenzen, von Zorn **24.** Jahrg. 44 Bd. 56 S. 7. 123.
— Deutschlands Stellung im Weltnachrichtenverkehr, von Bredow, Ministerialdirektor **68.** Jahrg. 8 S. 101, **27.** 331.
— Die Eltralampe, eine neue tragbare elektrische Lampe **83.** 74.
— Gassparer, gesundheitsschädliche ... **58.** Jahrg. 31 Beil. 7.
— Gewinnbeteiligung, von Schick **52.** Jahrg. 8 S. 43.
— Heliumgewinnung aus Erdgas **58.** Jahrg. 31 Beil. 7.
— Internationales in Wort und Schrift (Weltsprache, Esperanto, Volapük, Ido) **58.** Jahrg. 30 S. 398.
— Kohlengewinnung und Kohlenvorräte der Welt **58.** Jahrg. 31 Beil. 36.
— Kupfer als Rostschutz **70.** 679.
— Ein neues Leichtmetall, Elektronmetall **70.** 555. 694.
— Lohn, Unternehmergewinn und Vergesellschaftung, von Schick **55.** Jahrg. 44 Bd. 171 S. 127.
— Metallüberzug, Verfahren zur Herstellung eines dichten ... auf Kunststeinen und Gegenständen aus Kunststeinmassen **18.** 470, **70.** 739.
— Nachrichtendienst des englischen Heeres während des Krieges **27.** 342.
— Die Polonisierung der deutschen Beamtenschaft **36.** IV. Vierteljahr Beil. (Mitteilungen der deutschen Volksräte Posens und Westpreußens) 393.
— Rostentfernung auf elektrolytischem Wege **70.** 815.
— Die Sozialisierung, von Heimann **9.** Bd. 45 S. 527.
— Sparbauweisen, von Herrmann, Regierungsrat **72.** 279.
— Taylorsystem, die Gefahren des ..., von Dr. Rauecker **52.** Jahrg. 8 S. 68.
— Taylorsystem. Was will Taylor? **88.** 1025.
— Der »Wärmeingenieur« **58.** Jahrg. 31 S. 81.
— Der Wärmestrom, von Dr.-Ing. Poensgen **70.** 792.
— Wärmeverluste, Wege und Schranken der ..., von Dr.-Ing. Poensgen **18.** 462.
— Weltwirtschaft und Weltgeschäftssprache **70.** 727.
— Über Weltzeit und Weltuhren, von Prof. Foerster (Verbesserung der Zeitmessungen durch telegraphische und telephonische Verbindungen und Vergleichungen) **24.** Jahrg. 44 Bd. 56 S. 59.
— Zentralheizungsanlagen, zur Frage der Bestimmung des Brennstoffverbrauchs bei ..., von Dipl.-Ing. Fischer **35.** 509.

[1]) Die fettgedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Deutsch-polnisches Abkommen über die Beamten **53.** 322.
— Weibliche Angestellte, die planmäßige Anstellung der ..., von Dr. Gerbing **51.** 86.
— Zur Angestelltenfrage **15.** 409.
— Anstellungsrecht **53.** 267. 305, **57.** 238, **23.** 597, **16.** Jahrg. 15 S. 144.
— Arbeiterlohnfragen, Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 20. September 1919 und des preuß. Finanzministers vom 13. August 1919 **47.** 247, **34.** 395.
— Arbeitervertreter, Empfang von ... im Eisenbahnministerium **88.** 788.
— Arbeitsnachweise, Vf. des preuß. Ministers für Handel und Gewerbe vom 12. September 1919, betr. Verordnung über ... **47.** 277.
— Arbeitsrecht, ein einheitliches deutsches ..., von Dr. Käthe Gaebel **17.** 185.
— Aufhebung einer Versetzung und Wohnungsmiete **19.** 331.
— Aufruf des preuß. Eisenbahnministers an die Beamten und Arbeiter **88.** 921.
— Der Aufstieg der Begabten, von Dr. Schacht **36.** IV. Vierteljahr 21, **19.** 293. 317, **12.** 389.
— Aufstieg von staatlichen mittleren Verwaltungsbeamten **19.** 327.
— Die Ausbildung der Postanwärter **23.** 519.
— Ausführungsbestimmungen zum Gesetz, betr. die Pensionierung von Reichsbeamten infolge der Umgestaltung des Staatswesens, vom 12. September 1919 **90.** 1535.
— Ein Ausnahmegesetz gegen Beamte, von Dr. Hertel, Landgerichtsrat (Stellung der Beamten, Übernahme von Verwaltungs- und Aufsichtsratsämtern durch Beamte, Nebenbeschäftigung der Beamten) **20.** 971, **23.** 661.
— Ausschuß zur Prüfung des Geschäftsgangs der Eisenbahndirektionen **88.** 939.
— Auswärtswohnen der Beamten, Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 12. September 1919 und des preuß. Justizministers vom 16. Dezember 1919 **47.** 283, **44.** 631.
— Baukostenzuschüsse, die rechtliche Natur und praktische Bedeutung der ..., von Schubart, Reg.-Amtmann **87.** 435.
— Baukostenzuschüsse, zur Frage der verlorenen ..., von Dr. Kehl, Gerichtsassessor **87.** Jahrg. 17 S. 483.
— Baukostenzuschüsse und deren Abbau, von Thalenhorst, Oberbaurat **87.** Jahrg. 17 S. 463.
— Bauunfall infolge gleichzeitigen Arbeitens verschiedener Gewerke an derselben Baustelle (keine Haftung des Bauleiters, Entsch. des RG. vom 22. Mai 1919) **18.** 470.
— Bauwesen, neuer Geist im ..., von Schliepmann (Staats- oder Privatarchitekten?) **13.** 121.
— Beamtenausschüsse, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 18. Dezember 1919 zur Ausführung der Bestimmungen des Preuß. Staatsministeriums vom 24. März 1919 über Bildung und Aufgaben der ... **44.** 628.
— Beamtenausschüsse in der preußischen Eisenbahnverwaltung **19.** 299.
— Beamtenausschüsse, die reichsgesetzliche Regelung der ... **12.** 358, **20.** 836.
— Vom Beamtenbeirat beim Reichspostministerium **53.** 287.
— Die deutsche Beamtenbesoldungsfrage **12.** 356. 395. 405. 411. 424. 447. 461, **27.** 282. 337, **23.** 569, **53.** 294, **19.** 348, **57.** 269, **54.** 140.
— Der Beamteneid **16.** Jahrg. 15 S. 114, **54.** 117.
— Beamten-Gehaltszahlungen, Irrtümer bei ..., von Dr. Lieske **51.** 103.
— Beamtenlaufbahn, der künftige Ausbau der ... **51.** 100.
— Beamtenorganisation und Arbeiterbewegung **16.** Jahrg. 15 S. 152.
— Beamtenräte **23.** 467. 591.
— Beamtenratsgesetz, Vorlegung eines ... **23.** 568, **53.** 294.
— Beamtenstreik **23.** 521. 595. 658. 661.
— Beamtenverbände usw., Stellungnahme des Reichspostministeriums zu den ... **54.** 127, **16.** Jahrg. 15 S. 152. 173, **27.** 334, **53.** 334.
— Beamtenvertretungen bei den preuß. Oberlandesgerichten, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 28. Oktober 1919 **44.** 537.
— Der den Beamten in den Ruhestand versetzende und seine Pension festsetzende Erlaß setzt die im § 23 des Pens.-Ges. vom 27. März 1872 für die Beschreitung des Rechtswegs vorgesehene Ausschlußfrist von 6 Monaten in Lauf (Entsch. des RG. vom 16 Mai 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 26.
— Beeinflussung von Beamten, Verstoß gegen die guten Sitten (Entsch. des RG. vom 19. September 1918) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 29.
— Befugnisse der Beamten- und Arbeiterausschüsse **23.** 569, **57.** 237.
— Der Begriff »höhere Gewalt« im Reichshaftpflichtgesetz und die Rechtsprechung des Reichsgerichts, von Dr. Seligsohn, Rechtsanwalt am Kammergericht **31.** Bd. 36 S. 7.
— Beihilfen an versetzte Beamte, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 11. Dezember 1919 über Gewährung von ... (wenn solche Beamte mit eigenem Hausstand am neuen Dienstort wegen Wohnungsnot keine Wohnung finden) **44.** 611.
— Beitreibung von Geldbeträgen. Verordnung wegen Abänderung der Verordnung vom 15. November 1899, betr. das Verwaltungszwangsverfahren wegen Beitreibung von Geldbeträgen **30.** 156.

II. Postwesen.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Mehrfach-Telegraphie und -Telephonie **4.** 499, **27.** 317.
— Die Mikrophonspeisung im Ortsbatteriebetrieb, von Dipl.-Ing. Baumgartner, Postrat **68.** Jahrg. 8 S. 104.
— Ein neues Normalelement mit Blei **68.** Jahrg. 8 S. 113.
— Das Okli-System. Eine Neuerung auf dem Gebiete des Fernsprechnebenstellenwesens **32.** 543.
— Vereinfachte Ruhestromschaltung, von Ambrosius **68.** Jahrg. 8 S. 125.
— Werner von Siemens **68.** Jahrg. 8 S. 133.
— Die verschiedenen Systeme der Schnelltelegraphie, von Montoriol, Post- und Telegrapheninspektor **4.** 324.
— Der deutsch-ungarische Telegrammtarif **27.** 333.
— Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft, Jahresbeihilfe für die ... **16.** Jahrg. 15 S. 125.
— Telegraphie und Luftschiffahrt, von Delsieu **4.** 382.
— Theorie des thermionischen Telephonverstärkers **32.** 637.
— Schwedisch-norwegische Verkehrsverbindung (Fernsprechverbindung) **88.** 887.
— Ein englischer Weltwetterdienst **70.** 558.
— Wetterdienst, Verteilung der Aufgaben des ... **2.** 193.
— Wirkungsgrad und Leistungsfähigkeit von Fernsprechleitungen **32.** 653.
— Die Wirkungsweise des elektrischen Weckers **68.** Jahrg. 8 S. 113.
— Zentral-Telegraphenbatterie **68.** Jahrg. 8 S. 112.

Deutschland. Die Änderungen der Fernsprechgebühren-Ordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Fernsprechgebühren-Ordnung **16.** Jahrg. 15 S. 123.
— Unbefugter Anschluß eines Fernsprechapparats an eine Reichsfernsprechleitung **53.** 310.
— Ausbildung und Prüfung der Telegraphenbeamten, Änderung der Vorschriften über ... **23.** 690.
— Die Ausbildung der Schwachstromingenieure, von Strecker **68.** Jahrg. 8 S. 117.
— Ein neuer Blitzableiter für elektrische Anlagen **8.** 387.
— Deutschlands elektrochemische Industrie, von Prof. Dr., Dr.-Ing. h. c. Goldschmidt **70.** 765.
— Einschränkung des staatlichen Telegramm- und Fernsprechverkehrs auf Anordnung des Reichspostministeriums und des Reichswehrministers **53.** 311, **39.** 436.
— Entwicklung des Fernsprechverkehrs **54.** 143.
— Das Institut für Schwachstromtechnik an der Technischen Hochschule zu Dresden **43.** 169.
— Kabellegungsarbeiten, das Reichsgesetz vom 22. Mai 1910 über die Haftung des Reichs für seine Beamten ist nicht anwendbar, wenn ein Telegraphenbauführer bei der Überwachung von ... die Fürsorge für die Sicherheit des Straßenverkehrs vernachlässigt (Entsch. des RG. vom 22. November 1917) **31.** Bd. 36 S. 54.
— Die Nummern im Fernsprechbetrieb **32.** 526.
— Die Reichs-Elektrizitätsgesetzgebung, von Block, Geh. Baurat **32.** 533. 546.
— Seewetterdienst und Sturmwarnungswesen **38.** 737. 868. 870. 893, **27.** 285.
— Telegrammverkehr, Klagen der Handelskammern über Verzögerungen im ... **37.** Jahrg. 27 S. 12. 117, **53.** 335.
— Telegrammverkehr (Aufhebung der Gebührenfreiheit der Behörden) Eingaben von Handelskammern **37.** Jahrg. 27 S. 72.
— Telegraphenbaudienst, Neuregelung des ... **27.** 289, **53.** 293, **23.** 588. 688, **57.** 259.
— Übertragung von Dienstgeschäften der höheren auf mittlere Telegraphenbeamte (Lehrkursus für mittlere Beamte beim Telegraphenschulamt in Berlin) **23.** 534.
— Die Zahlenaussprache im Fernsprechbetrieb, von Olivier, Telegraphendirektor **68.** Jahrg. 8 S. 108.

Frankreich. Das Aluminium in der französischen Elektrotechnik **68.** Jahrg. 8 S. 145.
— Benutzung von Wechselstrom aus dem allgemeinen Netz in den Telegraphenanstalten Frankreichs **68.** Jahrg. 8 S. 126.
— Die Elektrisierung der französischen Eisenbahnen und der Telegraphen- und Fernsprechbetrieb **68.** Jahrg. 8 S. 96.

Niederlande. Der gegenwärtige Stand der Elektrizitätsversorgung der Niederlande, von Feldmann **32.** 667.
— Fernsprechdienstordnung **43.** 148. 178.

Schweiz. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1918 **43.** 176.

Amerika. Brasilien. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1917 **43.** 147.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1917 **43.** 154, **32.** 689.

Asien. Britisch Indien. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Britisch Indien 1917/18 **43.** 165.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Anordnungen zur Frequenzsteigerung in ruhenden Transformatoren und Apparaten, und Sender, die mit solchen arbeiten **40.** Bd. 14 S. 629.
— Das Arbeiten der Mittelfrequenzmaschine auf den Löschfunkensender, von Schmidt, Oberingenieur **32.** 562.
— Automobile mit Einrichtung für drahtlose Telegraphie **70.** 716.
— Bäume als Antennen für drahtlose Telegraphie **70.** 656.

Allgemeines. Quantitative Behandlung der Schwingungen im Röhrengenerator mit Hilfe der Schwingkennlinien, von Möller **40.** Bd. 14 S. 326.
— Über die Bestimmung von Schwingungszahlen akustischer und elektrischer Schwingungen mit Hilfe der Schwebungsmethode, von Weller **40.** Bd. 14 S. 599.
— Über die quantitative Bestimmung elektromagnetischer Strahlungsfelder in der drahtlosen Telegraphie, von Rausch von Traubenberg **40.** Bd. 14 S. 569.
— Die Braunsche Rahmenantenne **68.** Jahrg. 8 S. 143.
— Über die Entstehung der Neben-Tonspektren beim Schwebungsempfang, von Wien **40.** Bd. 14 S. 608.
— Technische Entwicklung der Röhrensender, von Dr.-Ing. Kühn **40.** Bd. 14 S. 395.
— Erzeugung ungedämpfter Schwingungen mit Hilfe rotierender Funkstrecken **68.** Jahrg. 8 S. 128.
— Fernsprechversuche mit Luftschiffen **68.** Jahrg. 8 S. 111.
— Die gerichtete Funktelegraphie im Felde und der Richtempfang, von Schäfer **58.** Jahrg. 31 S. 35. 43. 51.
— Funktelegraphie und Presse **27.** 313, **53.** 322.
— Die militärischen Großfunkstellen der Mittelmächte im Weltkrieg **68.** Jahrg. 8 S. 93.
— Über die Herstellung von Verstärkerröhren, von Rüchardt **40.** Bd. 14 S. 619.
— Hochfrequenz-Mehrfach-Telephonie und -Telegraphie längs Leitungen, von Faßbender und Habann **40.** Bd. 14 S. 451.
— Über Kennlinienaufnahmen von Elektronenröhren, von Jaeger **40.** Bd. 14 S. 361.
— Leistungsfähigkeit und Rentabilität von Anlagen für drahtlose Telegraphie auf große Entfernungen **32.** 525.
— Lichttelegraphie mit infraroten Strahlen **68.** Jahrg. 8 S. 112.
— Lichttelephonie **68.** Jahrg. 8 S. 113.
— Drahtlose Ozeantelephonie mit Röhrensendern **68.** Jahrg. 8 S. 113.
— Der Pendelumformer, seine Konstruktion und Schaltung als Wechselstrom-Erzeuger für kleine F.T.-Stationen, von Falkenthal **40.** Bd. 14 S. 526.
— Die Reichweite drahtloser Stationen **40.** Bd. 14 S. 494.
— Über Röhrensender **32.** 557.
— Über Röhrensender-Schaltungen und ihre Dimensionierung, von Vos und Ziegler **40.** Bd. 14 S. 578.
— Schwierigkeiten beim Senden und Empfang ungedämpfter Wellen, von Wien **40.** Bd. 14 S. 442.
— Über den Selbstinduktionskoeffizienten von Spulen mit rechteckigem bz. quadratischem Windungsquerschnitt. Spulen mit übereinander liegenden Windungen (Flachspulen), von Esau **40.** Bd. 14 S. 386.
— Die modernen Sender ungedämpfter Schwingungen in der drahtlosen Telegraphie, von Dr. phil. h. c. Graf von Arco **40.** Bd. 14 S. 558.
— Die drahtlose Telegraphie in den französischen Kolonien **32.** 569.
— Über drahtlosen Telephondienst auf See **38.** 884. 937.
— Untersuchungen über die Beseitigung der Oberschwingungen von Maschinensendern, von Meißner und Wagner **68.** Jahrg. 8 S. 134.
— Unterwasserschallempfänger **70.** 672.
— Vorgänge bei Stromunterbrechung in Schwingungskreisen, von Zickner **40.** Bd. 14 S. 478.
— Ein Wellenmesser in Taschenformat, von Dr Nesper **40.** Bd. 14 S. 624.
— Funktelegraphische Wettermeldungen über die ganze Erde (ein internationales Abkommen von dem englischen meteorologischen Institut angestrebt) **70.** 777.

Deutschland. Die Anweisung für den Betriebsdienst im Reichsfunknetz **27.** 313.
— Ausbau des funktelegraphischen Inlandnetzes durch das Funk-Betriebsamt, von Thurn, Vize-Telegraphendirektor **68.** Jahrg. 8 S. 121, **53.** 342. 350.
— Einheitliche Bezeichnungen im Funkverkehr **68.** Jahrg. 8 S. 142.
— Drahtloses Fernsprechen **32.** 512, **38.** 793.
— Der deutsche Funkerbund in Hamburg **27.** 297.
— Funkverkehr mit dem Ausland **27.** 270, **16.** Jahrg. 15 S. 138.
— Graf Arco und Nauen **68.** Jahrg. 8 S. 81. 96, **32.** 653. 665. 687.
— Der Hochfrequenzmaschinen-Sender (400 MK) Nauen **68.** Jahrg. 8 S. 140.
— Die Indienststellung der Funktelegraphie für öffentliche Verkehrszwecke, von Thurn **32.** 545.
— Die drahtlose Telegraphie in Deutschland **27.** 262. 285, **32.** 527, **75.** 307, **4.** 528, **53.** 295.
— Verdeutschung funktechnischer Fremdwörter **68.** Jahrg 8 S. 94.

England. Drahtlose telegraphische Anlagen auf Schiffen **38.** 744, **75.** 308.
— Englische Großfunkstelle Carnavon **68.** Jahrg. 8 S. 143.

Frankreich. Die neue größte Funkstelle in der Nähe von Bordeaux **43.** 184.

Schweden. Die drahtlose Telephonie auf schwedischen Fischerfahrzeugen **38.** 870.

Afrika. Die technische Leistung der ostafrikanischen Funkstelle **58.** Jahrg. 30 Beil. 201.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Verstaatlichung der drahtlosen Telegraphie **75.** 308.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 4 — Berlin, April — 1920

Allerlei über Wagen, Zugkraft und Straßen[1]).

Von Postrat Jesse in Potsdam.

Jedesmal wenn das Luftschiff »Bodensee« auf seinem Fluge zwischen Berlin und Friedrichshafen über unser altehrwürdiges Potsdam dahinstreicht, kommt mir der Gedanke: »Welch ein Unterschied zwischen diesem beinahe mit Windeseile durch das Luftmeer sausenden Riesenfahrzeug und dem einfachen Fuhrwerk, das von Pferden o. dgl. gezogen, sich mühsam auf der Straße fortbewegt«. Des Luftschiffs Werdegang in Wort, Schrift und Bild bis in die kleinsten Einzelheiten zu verfolgen, haben wir besonders im letzten Jahrzehnt reichlich Gelegenheit gehabt; über den gewöhnlichen Wagen in seiner Verschiedenartigkeit dagegen hört und liest man in unserer Zeit nur wenig. Und doch läßt sich auch von ihm manches sagen, was für diesen oder jenen von Belang ist.

Als der Mensch zuerst auf einem gegabelten Baumast sein Bündel Brennholz oder Gras und Kräuter nach seiner Behausung schleifte, da war das Urgebilde der Fuhrwerke gegeben. Welch ein Ergötzen, als sein Weib durch den Muttertrieb geleitet, das vom Gehen müde gewordene Kind oben drauf setzte, und so der erste kleine Fahrgast, geteilt zwischen Furcht und Vergnügen, seine Reise antrat. Bald legte man, um die Reibung zu vermindern, der Schleife Walzen unter, die dann Anlaß zur Erfindung der Räder gaben. Auch nach Anwendung der Räderfuhrwerke bediente man sich, wenn sehr große Lasten, insbesondere auf weichen Wegen, fortzuschaffen waren, noch zuweilen der Walzen. Ktesiphon benutzte sie nach der Erzählung des Vitruv zur Beförderung der Marmorblöcke aus

---

[1]) Benutzte Quellen.

Geschichte der Preuß. Post von H. Stephan, Berlin 1859.

Weltpost und Luftschiffahrt. Ein Vortrag von Dr. Stephan, Berlin 1874.

Wissen und Können. Vom Ochsenwagen zum Automobil. Geschichte der Wagenfahrzeuge und des Fuhrwesens von Theo Wolff, Leipzig 1909.

dem Steinbruch nach dem Dianentempel in Ephesus, und noch im vorigen Jahrhundert wurde der finnländische Granitblock, auf dem das Denkmal Peters des Großen steht, auf Walzen nach Petersburg geschafft. Aber schon in sehr frühen Zeiten müssen Räderfuhrwerke bekannt gewesen sein. Das 14. Kapitel des II. Buches Moses erwähnt die zweirädrigen Streitwagen der Ägypter, und eine ausführliche Schilderung der griechischen Wagen gibt Homer im fünften Gesang V. 720 usw. der Ilias. Die Räder dieser Wagen hatten Felgen, Speichen, Naben und »außen umher auch eherne, festumschließende Schienen«. Die Wagen waren bekanntlich von hinten zu besteigen; der in der Regel halbrunde Kasten lag fest auf der Achse. Die Griechen lernten bereits eine Art Verdeck, und zwar von Leder, anwenden. Oxilus, König von Elis, erfand die Kutschersitze. Die Alten trieben an ihren Staatswagen einen außerordentlichen Aufwand; es gab solche, die von Elfenbein, ja selbst von Silber und Gold gearbeitet und mit reichem Schnitzwerk versehen waren. Aus den zweirädrigen Wagen, von denen uns die alten Malereien, Gemmen und Denkmäler genaue Abbildungen liefern, entstanden allmählich, gleichsam durch Verdopplung, die vierrädrigen.

Erst im 15. Jahrhundert wurde im Wagenbau ein merklicher Fortschritt gemacht, indem in Ungarn die Kunst erfunden wurde, einen Wagen in Riemen zu hängen. Diese Wagen erhielten von dem Orte Kots im Komorner Bezirk, wo sie zuerst gebaut wurden, den Namen »Kutsche«. Die Gemahlin Karls VI. hielt ihren Einzug in Paris in einem solchen Wagen, der dort großes Aufsehen erregte. Bis zum 16. Jahrhundert waren die Kutschen noch zweirädrig. Ihr Gebrauch war den Männern anfangs durch Verordnungen der Fürsten untersagt. Als sich aber Raimund von Laval, Hofkavalier Franz I., eines Wagens bediente, weil ihn seiner Beleibtheit wegen kein Pferd mehr tragen konnte, wurde der Gebrauch bald allgemeiner. Unter der Regierung der Königin Elisabeth gelangten die Kutschen von Deutschland nach England. Die Kurfürsten von Brandenburg hatten schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts 12 bis 15 Kutschen, die sehr reich mit Gold und Seide ausgestattet waren. Wie aber selbst die fürstlichen Wagen damals noch beschaffen waren, erhellt u. a. daraus, daß der mächtigste, reichste Fürst jener Zeit, Ludwig XIV., eine Badereise nicht antreten konnte, weil es der Zustand der Wagen nicht erlaubte. Von eisernen Achsen und Federn wußte man nichts. Das Vordergestell war mit dem hinteren Gestell durch Schwangbäume verbunden; zwischen diesen hing der Kasten auf den darunter hinlaufenden Riemen, die an ihren beiden Enden mit einer Schraubenvorrichtung befestigt waren. Ende des 18. Jahrhunderts wurden in England die Federn erfunden, und damit wurde eine der wichtigsten Verbesserungen des Wagenbaus angebahnt. Die eisernen Achsen kamen in Anwendung. Auch sonst fehlte es um jene Zeit und noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts im Bereich der Fortschaffungsmittel für die Straße nicht an neuen Erfindungen. Es sei hier nur erinnert an die 1829 in Frankreich aufgekommenen einrädrigen Wagen, an die amerikanischen Fahrräder, an die Handkurbelwagen, die 6-, 8- und 10rädrigen Wagen des Ingenieurs Dietz in Brüssel (1838), mit denen er auf den Landstraßen förmliche Wagenzüge herstellen wollte und mit denen u. a. die Messagerie in Paris Versuche anstellen ließ, die Duquetschen Schlittenwagen, die Lankenbergerschen und Ackermannschen Drehachsen, die Spindelräder, die Hemm- und Ausspannungsmaschine, die Fullersche Kompaßhängung des Kastens, die Sicherheitsräder, die Herklotzschen Zugklappen, um den Pferden, wenn sie durchgehen, plötzlich die Augen zudecken zu können, u. a. m. Von allen diesen Erfindungen konnte aber im wirklichen Leben nur wenig Gebrauch gemacht werden, und sie lieferten einen neuen Beweis dafür, wie so vieles, was in der Vorstellung ganz trefflich erscheint und zufolge der mathematischen Formeln genau stimmt, sich doch in der Anwendung oft nicht bewährt, weil irgendein anscheinend ganz

unbedeutendes Hindernis nicht in Anschlag gebracht oder die Sache nicht nach allen Richtungen genügend erwogen worden war. Wenn demnach die Erfindungen an sich wenig Nutzen brachten, so waren doch die durch sie angeregten Verbesserungen der bisherigen Bauweise desto erfolgreicher. Sorgfältige Ermittlungen, Berechnungen und Versuche wurden angestellt über Einzelheiten des Wagenbaus, z. B. hinsichtlich der Lastenverteilung, Verbindung des Obergestells mit dem Untergestell, des Vorderwagens mit dem Hinterwagen u. a. m., und man kam zu brauchbaren Ergebnissen.

Eine lesenswerte Schilderung von Beförderungsmitteln in Rußland und einigen anderen Ländern findet sich in einer von dem früheren Leiter des Russischen Postwesens von Prianischnikoff im Jahre 1838 verfaßten Darstellung des Postwesens in Rußland. Es heißt darin: »Alle Hunde der sibirischen Posten bis zum östlichen Ozean sind von gleicher Rasse bis auf einige Verschiedenheit der Größe und Farbe; aber im Gouvernement Jeniseisk sind sie 16 Werschok lang und 12 Werschok hoch. Im Sommer benutzt man sie zum Ziehen der gegen den Strom fahrenden Postschiffe. 12 Hunde, vor eine Narte (Postschlitten) gespannt, ziehen 2 Personen mit 30 Pud Gepäck. Vor eine gewöhnliche Narte werden 6 Hunde gespannt. Die Hunde-Narte ist viel leichter als die der Damhirsche. Die Hunde werden in der Weise eingeschirrt, daß einer vorangeht, der Vorderhund heißt, dann folgen 2 Koppelhunde und hierauf 2 oder 3 Deichselhunde, die an die Narte selbst und nicht an den Zugriemen gespannt werden, der nur für die anderen Hunde bestimmt ist. Der Hund an der Spitze leitet die übrigen. Er kennt die Worte seines Führers »rechts, links, halt« und gehorcht auf der Stelle. Wenn es darauf ankommt, können die Hunde in 24 Stunden 180 Werst (26 deutsche Meilen) zurücklegen«.

Was die Damhirsche betrifft, so wird diese Art der Renntiere sowohl statt der Zugpferde als auch an Stelle der Saumpferde benutzt. Man spannt sie paarweise vor die Narten. Das ganze Geschirr besteht in Brustriemen und Zugsträngen. Gelenkt wird mit an die Geweihe gebundenen Leinen. Zwei Männchen befördern eine Last von 16, zwei Weibchen eine solche von 12 Puds. Auf Strecken mit Umspannstellen macht die Damhirschpost 250 Werst (36 deutsche Meilen) in 24 Stunden. Es gibt zwei Arten Damhirsche. Die einen haben die Größe eines Esels und sind von dunkelbrauner Farbe, die anderen, von der Größe eines Maulesels, sind bald braun, bald weiß. Die ersten sind wild und finden sich im Süden und im Innern des Gouvernements Jeniseisk; sie werden als Haustiere nur bei den Tungusen angetroffen. Die anderen finden sich wild oder gezähmt in großer Anzahl jenseits des Polarkreises.

Ein gewöhnliches russisches Fuhrwerk ist die auf der Achse ruhende hölzerne Telege (auch die Tarantse), zwar nicht auf Bequemlichkeit berechnet, aber den Wegen angemessen eingerichtet. Die Beförderung mit dem Dreigespann, der Troika, geschieht sehr schnell.

Schneller noch fährt man aber mit der Bauernpost in Ungarn. Die kleinen, mageren, unansehnlichen Klepper der Pußta sind zu 6 und 8 vor dem leichten, niedrigen Wagen von Korbgeflecht mit dem einfachsten Sielenzeug von der Welt angespannt. Ein Bündel Kukuruzstroh vertritt die Stelle des Sitzes. Der Fuhrmann steigt auf, die Peitsche knallt, seine lauten Zurufe erschallen, die noch kurz vorher so schläfrig aussehenden Tiere richten Kopf und Ohren auf, ihre Nüstern schnauben, in ihren Augen leuchtet ein eigentümliches Feuer — und dahin geht es über die weite Pußta in rasendem Galopp unaufhaltsam 4, 6 ja 8 Meilen, die sie in 4 Stunden zurücklegen und wobei unterwegs nur einmal eine Viertelstunde angehalten wird. Nach der Ankunft auf der einsamen Csárda erschallt der Pfiff, die sonnverbrannten Csikós mit den runden, breitkrempigen Hüten und dem nie fehlenden Federbusch darauf fangen

aus der wild herumlaufenden Herde die zur Weiterfahrt bestimmten Pferde ein, und mit lautem Geschrei geht es von neuem stampfend und schnaubend über die Ebene.

Ausdrücke, die die Benutzung von Wagen und Pferd dartun, finden sich schon in den ältesten Sprachen des indogermanischen Bereichs. Im Sanskrit heißt der Wagen ratha, die Fahrenden rhetika, gewiß die Stämme von Rad und reiten und vom lateinischen rota Rad, rotundus rund. Der stehende Anlaut ist r: rollen, rasseln, rauschen, vom Geräusch der Fortbewegung. Auch die Bezeichnung des vierrädrigen Reisewagens der Gallier rheda, von den Römern vollständig übernommen, hängt ebenso damit zusammen, wie das bretonische rhedec laufen und das englische ride reiten. Daß reiten und reisen ursprünglich ein und derselbe Ausdruck sind, kann wegen des bekannten Überganges von »s« in »t« in den Sprachen und Mundarten keinem Zweifel unterliegen. vah, vag ist die Sanskritwurzel für fahren, bewegen; daher das lateinische via, vehere, vehiculum und vectura, das italienische vettura, das französische voiture, voie, envoyer, das deutsche Wagen, Weg, Wiege, Woge, bewegen. Er oder es trägt heißt im Persischen berd, d. i. das niedersächsische perd; das Sanskrit hat ber, bar tragen, lateinisch ferre, bei uns noch in Bahre, dem letzten irdischen Fuhrwerk des Menschen, erhalten. Der römische Wagen hieß curriculum und currus, während das römische carruca, carrus ursprünglich die keltisch-germanische Bezeichnung eines leichten Fuhrwerks war und offenbar mit unserer heutigen Karre, Karriol, mit der italienischen carozza, dem französischen char und chariot und dem britischen cart und to carry, mit seinen zahlreichen Bedeutungen und Ableitungen zusammenhängt, unter denen wir die carriage und andere finden. Die Wurzel ist wohl das sanskritische car gehen, dem die gothische Wurzel far entspricht, d. i. unser fahren.

Auch unsere Einzelbenennungen am Fuhrwerk führen auf alte indogermanische Stämme zurück. So die Achse, Sanskrit aks'a, auf die Wurzel ag, die den Begriff des Drehbaren und Beweglichen zugleich ausdrückt; dahin gehören auch ago und ἄγω mit ihren zahlreichen Ableitungen und Zusammensetzungen. Die Nabe, Sanskrit nahbi Nabel, stammt von der Wurzel nah verbinden, knüpfen, umbinden, lateinisch nectere, nexus, nodus (Knoten) und unser: nähen, nahe, Nachbar. Wie von der Mitte des Alls, dem Nabel Vischnus, nach der indischen Mythologie die acht Welthüter nach den Hauptrichtungen bis zum äußersten Kreis ausstrahlen, so gehen die Strahlen der Speichen (Wurzel spaç, lateinisch specio) von der Nabe zu dem Kranze der Felgen, ein Wort, dessen Stamm den Begriff Krümmung bedeutet und das mit volvere wälzen zusammenhängt. Zaum, mit zahm und zähmen verwandt, kommt vom sanskritischen dâm, d. i. bändigen, und hängt mit dem lateinischen tomis, d. h. hanfener Strick, zusammen, der gewiß auch zuerst als Zaum benutzt worden ist, dagegen hat der Sattel offenbar Verwandtschaft mit setzen, angelsächsisch sattan, Sanskritwurzel sat. Kumt hängt mit cumbo, procumbere vorwärtsneigen zusammen.

Im Mittelalter und zu Beginn der sogenannten Neuzeit kam der Wagen als Personenbeförderungsmittel über die Bedeutung eines Prunkfahrzeugs für die geringe Zahl der Reichen und Vornehmen nicht hinaus. Das wurde hauptsächlich durch die damals noch ganz jämmerlichen und jahrhundertelang in diesem Zustand verbleibenden Wegeverhältnisse bedingt. Waren doch überhaupt nur die großen Heerstraßen, die in kriegerischen Zeiten dem Marsche der Truppen dienten, einigermaßen befahrbar, und selbst diese machten das Wagenfahren oft mehr zu einer Qual als zu einem Vergnügen. So erklärt sich, daß erst mit Beginn des 18. Jahrhunderts der Wagen in stärkerem Maße als Personenbeförderungsmittel in das Verkehrs- und Reisewesen eintrat, nachdem er nämlich außer in der Art der umständlichen Staatskalesche auch in noch verschiedenen

anderen, leichteren und für die Reise besser geeigneten Formen gebaut wurde und nachdem auf den Fahrstraßen wenigstens einigermaßen die Kunst des Wegebaus begonnen hatte. 1700 wurde die erste Postkalesche in den öffentlichen Dienst gestellt. Ihr erster Fahrgast war Prinz Eugen, der edle Ritter, der sich ihrer zu einer Reise nach Wien bediente. Auch die Chaise kam in Gebrauch, ein zwei- oder auch vierrädriger und mit Verdeck versehener Wagen, ebenso der Landauer, ein mit nach vorn und hinten zurückschlagbarem Verdeck versehener Reisewagen, nach der Stadt Landau benannt, in der Kaiser Joseph I. 1702 die ersten Wagen dieser Art bauen ließ. Eine Art öffentlichen Reisefuhrwerks waren auch die Hauderewagen, derbe, verdeckte Fuhrwerke zur Personen- wie zur Gepäckbeförderung, deren sich gegen Gebühr auch die weniger Reichen bedienen konnten.

Zu den ersten Gefährten, bei denen der Wagenkasten anstatt mit Riemenaufhang durch die bereits erwähnten, in England erfundenen Federn an den Achsen befestigt wurde, gehörten die nach dem Ort ihrer Herkunft so genannten »Berlinen«, viersitzige Kutschwagen, bei denen der Wagenkasten über den sehr hoch gekröpften Langbäumen so aufgestellt war, daß die Vorderräder unter dem Kasten Platz hatten; auch hatten diese Gefährte an jeder Seite eine mit Glasfenstern versehene und bis auf den Boden des Wagenkastens reichende Tür. Den Berlinen folgten einige Jahre später die Halbberlinen, ähnlich wie jene gebaute, jedoch nur zweisitzige und in C-Federn hängende Wagen, die sich in ihren wesentlichsten Herstellungsgrundsätzen bis auf den heutigen Tag in Droschke und Fiaker erhalten haben. Die Berlinen waren damals für weite Reisen unter allen Wagen die beliebtesten, denn sie hielten am längsten vor und waren auf gut preußische Art sicher und dauerhaft. Die Fiaker kamen zuerst 1650 in Paris auf. Sie haben ihren Namen von der noch heute dort bestehenden Straße St. Fiacre, an deren Ecke die ersten Stadtlohnwagen aufgestellt waren. Auch die Omnibusse wurden zuerst in Paris 1826 eingeführt.

Eine besondere Art Berliner öffentlichen Lohnfuhrwerks soll hier noch erwähnt werden, der Kremser, der von dem Hofrat Kremser eingeführt und nach diesem benannt, nur an gewissen Tagen, besonders an Sonn- und Feiertagen, als Personenbeförderungsmittel seine Tätigkeit ausübte. Er erlangte im Berliner Volksleben bald eine außerordentliche Beliebtheit, die in zahlreichen Berliner Possen und Gassenhauern hervortritt. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erreichten die Kremser mit 523 Wagen die Höchstzahl ihrer Verwendung; seitdem ist ihre Anzahl langsam aber unaufhaltsam zurückgegangen.

Im Altertum und selbst noch zur Zeit Karls des Großen waren die wenigen überhaupt vorhandenen Straßen noch so schlecht, daß sie wohl für das Reitpferd benutzbar, aber für das Befahren mit Räderfuhrwerk vollständig untauglich waren. So war der Wagen als Personenbeförderungsmittel bei der Wegebeschaffenheit jener Zeit noch fast gänzlich ausgeschaltet. Es war und blieb daher immer noch der Ochse das einzige Wagentier, höchstens daß neben ihm noch Maulesel verwandt wurden; das Pferd aber war noch ausschließlich Reittier und galt insonderheit bei allen deutschen Völkerschaften als zu edel für den niedrigen Dienst des Zugtiers. Als gegen Ende des 12. Jahrhunderts die großen Handelsstädte Nürnberg, Frankfurt, Augsburg, Mainz, Hamburg, Bremen, Lübeck usw. und mit diesen der Handelsverkehr allgemein einen bedeutenden Aufschwung nahmen und damit auch das Bedürfnis nach mehr und besseren Straßen und nach einer erweiterten Verwendung des Wagens als Beförderungsmittel entstand, trat mehr und mehr das Pferd in den Dienst des Wagens und gestattete einen erheblich schnelleren und ausgedehnteren Wagenverkehr, als dem schwerfälligen Rinde möglich war. Hand in Hand hiermit gingen die ersten Anfänge der Anlage von Fahrstraßen, und im Verlauf des 13. Jahr-

hunderts wurden zum ersten Male Pflasterungen einiger vielbesuchter Landstraßen vorgenommen. Aber noch im 17. und 18. Jahrhundert waren die Wege außerhalb der Städte derart schlecht, daß das Wagenfahren auf ihnen in den meisten Fällen ein sehr waghalsiges Unternehmen war. Wo auf den durchweichten und kotigen Wegen das weitere Fortkommen der Wagen völlig zu einem Dinge der Unmöglichkeit wurde, mußten Steine und Äste in den Kot geworfen werden, um ihn fester und den Weg dadurch wieder einigermaßen fahrbar zu machen, eine Maßnahme, die zum Entstehen der Redensart »über Stock und Stein« Anlaß gegeben hat. Einen wirklich durchgreifenden Fortschritt im Wegebau brachte erst der Anfang des 19. Jahrhunderts mit der Erfindung Mac Adams: Die Unterschotterung des Straßenkörpers, die mit verhältnismäßiger Billigkeit größte Haltbarkeit und Leistungsfähigkeit der Straße verbindet und so erst die neuzeitliche Landstraße schuf, der auch das ärgste Regenwetter, früher der schlimmste Feind der Fuhrleute, nur wenig anhaben kann.

Zum Schluß möge hier ein Gebet Platz finden, das einem Reisebuch aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts entnommen ist und gleichsam ein Spiegelbild jener Zeit wiedergibt: »Himmlischer Vater, Du weißt, daß ich diese meine Reise nicht aus Leichtfertigkeit, Fürwitz und Geiz, sondern aus dringender Not und Erforderung meines Berufs auf mich genommen; darum bitte ich Dich, bewahre mich auf den Straßen vor Räubern, böser Gesellschaft, Vergiftung und dergleichen Gefährden. Item vor ungeschlachtenen Wettern, gefährlichen Ungewittern und vor Verirrung und gar dunkeln Nächten. Hieneben beschirme mich auch in allen Herbergen und Wirtshäusern vor Dieben und schalkhaften Wirten, bösem Geruch und allen anfallenden Seuchen, auf daß ich meinen angesetzten Ort mit Glück und Leibesgesundheit erreichen möge. Unterdessen, o Herr, siehe auch daheim wohl zu, bewahre meine Armut vor Feuer und alle die Meinigen vor Krankheit und einem schnellen Tod. Zu diesem gib auch Herr Deine Gnade, daß ich die Händel, Sachen und Gewerbe, so ich auszurichten habe, glücklich durchbringe und mit Nutzen vollführe, und wann nun das geschehen ist, so führe mich den Weg sicher wiederum zurück und bringe mich in aller Fröhlichkeit gesund und frisch zu den Meinigen«.

Altes und Neues vom Kanzleistil.

Von Postrat Giesecke in Berlin.

Das Novum corpus constitutionum prussico-brandenburgensium praecipue marchicarum oder Neue Sammlung Königl. Preuß. und Churfürstl. Brandenburgischer, sonderlich in der Chur- und Mark-Brandenburg publizirten und ergangenen Verordnungen, Edicten, Mandaten, Rescripten etc. etc., das in seinen Spalten viel Wissenswertes birgt, enthält im Band VII S. 3005/6 eine im Jahre 1785 erlassene Verordnung, die auch heute noch, nach 135 Jahren, Beachtung verdient. Sie sei deshalb im Wortlaut wiedergegeben:

»Circulare, an die Praesidia sämmtlicher Landes-Justiz-Collegiorum wegen deutlicher und allgemein verständlicher Abfassung der Immediat-Berichte. De dato Berlin, den 15. Jan. 1785.

Friederich, König etc., Unsern etc. Die von Unserer Allerhöchsten Person mit Mißfallen bemerkte Dunkelheit, Weitschweifigkeit und Verwirrung in vielen von Unsern Landes-Justiz-Collegiis abgestatteten Immediat-Berichten haben Uns

bewogen, Unserm Groß-Canzler aufzugeben, daß er Euch mit näherer Instruction und Anweisung, wegen der Abfassung solcher Berichte, versehen solle.

Zuvörderst habt Ihr also dergleichen Berichte entweder selbst auszuarbeiten, oder zu deren Entwerfung solche Mitglieder des Collegii sorgfältig auszusuchen, die bey hinlänglicher Sachkenntniß, zugleich die Gabe eines kurzen, deutlichen und allgemein verständlichen, schriftlichen Vortrags besitzen, auch die Sprache vollkommen in ihrer Gewalt haben.

Diese müssen, ehe sie zur Abfassung des Berichts schreiten, die Sache sorgfältig und genau überdenken; dadurch zuvörderst sich selbst einen klaren und deutlichen Begrif, von dem, worauf es dabey wesentlich und hauptsächlich ankommt, verschaffen, sodann das Factum, oder den Hingang der Sache kurz und bündig, mit Weglassung aller dazu nicht nothwendig gehörigen Nebenumstände, erzählen; was die Gesetze darüber verordnen, eben so präcis und bestimmt, jedoch ohne pedäntische Allegationen, anführen; zuletzt aber das erforderliche Gutachten, oder den zu machenden Antrag kurz und passend beyfügen. Dieser Antrag muß insonderheit deutlich und bestimmt gefaßt, wo aber die Sache zweifelhaft oder bedenklich ist, wenigstens ein dergleicher alternativer Antrag formiret werden.

In Ansehung des Ausdrucks muß die möglichste Deutlichkeit und Simplicité eines natürlichen und ungezwungenen Erzählungsstyls das vornehmste Augenmerk seyn. Alles muß in kurzen, einfachen und runden Perioden, ohne Einschiebungen, und ohne steife Canceley-stylmäßige Verbindungs-Particeln, von alldieweilen, mithin, sintemalen etc. vorgetragen werden. Affectirte Wendungen, neu gemachte Worte, die allenfalls noch in der Schriftsteller-Sprache, nicht aber im allgemeinen Leben üblich sind, müssen vermieden; eben so sorgfältig aber nicht obsolete Wörter und Redensarten, imgleichen Termini technici, wenn sie nicht von allgemein bekannter Verständlichkeit sind, weggelassen werden. Ein solcher Bericht, muß, mit einem Wort, so abgefaßt seyn, daß auch jemand, der nicht Rechtsgelehrter ist, den Innhalt desselben vollkommen verstehen, und begreifen könne.

In Ansehung der äußeren Form, können die Curialien und sogenannten Curtoisien wegbleiben, und sogleich mit dem Vortrage selbst angefangen werden. Dagegen ist ganz oberwärts gegen den Rand des Bogens zur linken Hand, ein kurzes und deutliches Rubrum, z. E. »Allerunterthänigster Bericht der Regierung zu N. gegen ihre Grundherrschaft den v. N.« zu prämittiren. Enthält der Bericht mehrere und verschiedene Puncte: so müssen am Rande kurze Marginalien, z. E. wegen der Dienste, wegen der Gemeinweyde etc. beygefügt werden.

Das Mundum muß nicht mit blasser oder fahler; sondern guter schwarzer Dinte, in einer vorzüglich schönen, und leserlichen Canzeley-Hand, mit deutlichen, starken, und nicht in einander laufenden, oder gedehnten Zügen geschrieben seyn. Oberwärts sowohl, als am Rande zur linken Hand muß wenigstens ein drey Finger breiter Platz gelassen, auch so viel irgend möglich ist, der Bericht so geschrieben werden, daß er nur die erste Seite des Bogens einnehme. Auch am Schluß des Berichts bedarf es keiner Curtoisie, und der Präsident, nebst sämtlichen Mitgliedern des Collegii unterschreiben blos ihre Namen ganz unten am Rande. Das Datum wird gleich am Schluß des Context, ohne Absetzung, angehängt.

Ihr habt Euch also nach diesen Anweisungen um so mehr sorgfältig und genau zu achten, als Wir Uns, wegen deren Befolgung, an Euch vorzüglich halten werden. Sind etc.

Berlin, den 15. Januarii 1785.

Auf Sr. Königl. Majestät Allergnädigsten Special-Befehl v. Carmer«.

Um diese Verordnung recht zu verstehen, muß man sich die Sprache vergegenwärtigen, die noch wenige Jahre vorher als »Teutscher Cantzley-Styl« in den amtlichen Schreibstuben unbeschränkt geherrscht hatte und die seitdem nur

zögernd, Schritt für Schritt, aus dieser Stellung zurückwich. Es war eine Sprache, die aus der Sucht der Kanzleien entstanden war, ihre Willensäußerungen so wiederzugeben, daß sich der schlichte Bürger staunend vor der überwältigenden Fülle von Geist und Gelehrsamkeit beugen sollte. Zu dem Zwecke mühte man sich ab, die Sätze zu Dutzenden kunstvoll ineinander zu schachteln und dadurch Satzungeheuer zu schaffen, die zum Teil viele Seiten umfaßten. Daß der Sinn dadurch verwirrt und das Verständnis erschwert wurde, konnte den Reiz nur erhöhen. Als Zeichen der Vornehmheit und des reichen Wissens wurden zahlreiche fremde Wortgebilde eingestreut, lateinische in Erinnerung an die Humanisterei des 16. Jahrhunderts, französische als Folge des unseligen Dreißigjährigen Krieges und der geistigen Abhängigkeit von Frankreich im Zeitalter Ludwigs XIV. Zu allen diesen Geschmacklosigkeiten, durch die der Kanzleistil allmählich zum Zerrbild einer verständlichen Amtssprache geworden war, hatte sich im Laufe der Zeit ein immer ausschweifender sich gebärdendes Schwelgen in übertriebenen Höflichkeitswendungen gesellt, das der Sprache das letzte nahm, was noch an lebendigem Geist in ihr steckte. Noch im Jahre 1764, das heißt zu einer Zeit, als sich das geistige Leben in Deutschland schon wieder zu regen begann und Zopf und Perücke auf vielen Gebieten bereits anfingen, ihr Ansehen zu verlieren, wurde den Gerichten und Regierungen ein auf Grund der »Titular-Bücher« der »Geheimten Etats-Cantzley« und der Berichte der Landescollegien entworfenes »neues Formular, in drey Abschnitten« zugefertigt, nach dem »alle Titulaturen, sowohl bey gedachter Unserer Geheimten Etats-Cantzley, als sonst, bey allen übrigen Cantzleyen Unserer Regierungen und Landes-Collegiorum, in Zukunft eingerichtet, und ein gleichförmiger Cantzley-Styl eingeführt« wurden. Durch diese Verordnung, die auch insofern von Bedeutung ist, als darin bestimmt wurde, daß in den Schreiben an die Beamten »die Benennung von Du vermieden und an dessen Statt das Wort Ihr allezeit gebraucht werde«, wurden für jede Art von Königlichen Schreiben, an die einzelnen »Fürstlichen Personen und Bischöffe, welche zugleich Königliche Vasallen sind«, »an Königliche Bediente und Unterthanen, Gräflichen, Freyherrlichen und Adelichen Standes; imgleichen Dohm-Herren und Ritter des schwartzen Adler- und des Johanniter-Ordens« und »an sämtliche Königliche Bediente und Unterthanen, Bürgerlichen Standes«, mit zahlreichen Unterabstufungen, besondere Höflichkeitswendungen vorgeschrieben, die wieder verschieden waren, je nachdem sie im Eingang, »im Context« oder im Schluß und als »Courtoisie« gebraucht wurden. So mußte es beispielsweise in Schreiben an die verwitwete Landgräfin zu Hessen-Homburg und an die Prinzessin Wilhelmine zu Anhalt-Dessau im Eingang heißen: »Unsern freundlichen Gruß, und was wir mehr Liebes und Gutes vermögen, zuvor. Hochgebohrne Fürstin, Freundlich Liebe Muhme« oder in Schreiben »an die Stadt-Secretaires der Immediat-Städte«: »Unsern gnädigen Gruß zuvor! Wohlgelahrter, Lieber Getreuer«.

Gegenüber diesem Erlaß, der nach der Absicht seiner Urheber dazu dienen sollte, den bisherigen, noch schlimmeren Kanzleistil zu verbessern, der aber dem Beurteiler von heute nur ein Beleg dafür zu sein scheint, wie sehr die Amtsstuben auch in jener Zeit noch von dem Moderduft des 17. Jahrhunderts erfüllt waren, wirkt die Verordnung aus dem Jahre 1785 wie ein erfrischender Luftzug. Sie kann als Wendepunkt in der Geschichte des Kanzleistils bezeichnet werden.

In den einhundertfünfunddreißig Jahren, die seitdem verflossen sind, hat das deutsche Volksleben einen gewaltigen Umschwung erfahren. Das Erwachen der geistigen Kräfte, die Knechtung und tiefste Erniedrigung des Landes durch Napoleon, das Wiedererstarken des völkischen Bewußtseins, die Abschüttlung des fremden Jochs im Befreiungskrieg, das Aufblühen des Bürgertums, die Sturm- und Drangzeit des Jahres 1848, der Siegeszug des Dampfes und des elektrischen Stromes und damit die völlige Umgestaltung aller Verkehrsmittel haben die

Verhältnisse in den deutschen Landen so gründlich gewandelt, daß für den Kanzleistil im alten Sinne kein Raum mehr vorhanden ist. Seine Herrschaft ist ein für allemal dahin. Aber tot ist er darum nicht. Er lebt nur in bescheidenerer Aufmachung unter dem schlichten Namen Amtsdeutsch.

Was dieses Amtsdeutsch besonders vorteilhaft von dem alten Kanzleistil unterscheidet, ist das Fehlen der vorerwähnten übertriebenen Höflichkeitswendungen, der »Curialien«. Doch hat es manchen Stoßes bedurft, bis es gelang, jene kräftigsten Säulen aus der Zopfzeit ganz zu stürzen. Einen besonders heftigen Angriff hatten sie schon unter Hardenberg zu erleiden, indem bei der allgemeinen Neueinrichtung der obersten Staatsbehörden in Preußen unterm 27. Oktober 1810 eine Verordnung erging, »daß der bisher noch immer beibehaltene Curialstil, welcher nichts anderes ist, als der Stil des gemeinen Lebens längst verflossener Zeiten, in allen seinen Abstufungen von Reskripten, Decreten und dergleichen, durchgängig abgeschafft und daß von jeder Behörde im gegenwärtigen Stil des gemeinen Lebens geschrieben und verfügt werde«. Trotzdem bestand der Kurialstil weiter, wenn auch in gemäßigterer Form. Doch waren Rückfälle in die Überspanntheiten von »Einst« nichts seltenes. Noch um die Mitte der neunziger Jahre ist mir eine Eingabe durch die Finger gegangen, die mit den mannhaften Worten schloß »womit ich ersterbe als Euer Exzellenz allergehorsamster und untertänigster Knecht und Wurm«. Wenn dieses Schreiben auch kein behördliches Schriftstück war, sondern nur den Erguß eines einzelnen an eine Behörde darstellte, so war doch der eigentliche Vater des Schreibens die Amtsstube. Denn der »ersterbende Wurm« hatte sich nur die amtlichen Berichte zum Vorbild genommen, in denen nicht oft genug die Versicherung des Gehorsams im Wechsel mit der Bitte um Hochgeneigtheit wiederholt werden konnte. Durfte man sich da wundern, wenn jemand, der ein Gesuch vorzulegen hatte, des Glaubens war, er müsse darin die Versicherung seiner Ergebenheit ganz besonders unterstreichen?

Es war deshalb eine befreiende Tat, als die Reichs- und Staatsbehörden im Jahre 1897 einheitlich vorgingen, um die amtliche Schreibweise der allgemein üblichen Sprache des Verkehrs anzupassen. »Um der Verkehrssitte Rechnung zu tragen«, so heißt es in der Verfügung, die das Reichs-Postamt damals in ziemlich wörtlicher Übereinstimmung mit den Anordnungen der übrigen obersten Behörden für ihren Geschäftsbereich erließ, »werden die hergebrachten Höflichkeitsausdrücke (Curialien) einstweilen noch nicht ganz entbehrt werden können, doch sind sie auf ein möglichst knappes Maß zu beschränken. Häufungen und Steigerungen, wie »beehre ich mich ergebenst, sehr geneigtest, ganz ergebenst«, Kanzleibildungen, wie »Hochdieselben, Deroseits, Hochderoseits«, sind zu vermeiden; desgleichen die häufige Anwendung der Anreden »Ew. Hochwohlgeboren, Hochgeboren, Exzellenz usw.«, die im übrigen durch die einfachen Fürwörter zu ersetzen sind. Die Anrede »Ew. Wohlgeboren« ist überhaupt nicht mehr anzuwenden. Im Verkehr zwischen gleichgestellten Post- und Telegraphenbehörden sind Höflichkeitswendungen wegzulassen. Ebenso sind in Berichten an vorgesetzte Behörden Wörter, die das nachgeordnete Verhältnis andeuten, wie »gehorsamst, ehrerbietigst« ferner nicht anzuwenden. Wird hiernach die Amtssprache von entbehrlichem Beiwerk befreit, so ist um so mehr darauf zu halten, daß sie es an der gebührenden Höflichkeit und Rücksicht nicht fehlen läßt und jede Schroffheit vermeidet«. Gegen dieses klare Gebot, dessen Durchführung alle Behörden sich ernstlich angelegen sein ließen, gab und gibt es keine Auflehnung. Die Zeit der Curialien ist damit endgültig vorbei.

Auch in der Frage der Fremdwörterei sticht das heutige Amtsdeutsch vorteilhaft von dem alten Kanzleistil ab. Dies ist um so dankbarer anzuerkennen, als von den Schwestern der Amtssprache manche — es sei nur an das Kaufmannsdeutsch und an die Gasthofs- und Küchensprache erinnert — auf diesem Gebiet

noch recht unsicher sind, und als namentlich die von Fremdwörtern geradezu verseuchte Sprache des täglichen Lebens ständig als Versucherin neben der Amtssprache steht. Das Verdienst, als erster im größeren Umfang und erfolgreich in der Verdeutschung der Amtssprache vorgegangen zu sein, gebührt Heinrich von Stephan. Im Einverständnis mit Bismarck und mit Unterstützung sach- und sprachkundiger Männer schuf er als Ersatz für die im Postwesen damals üblichen fremdsprachigen Fachausdrücke deutsche Wörter, deren Anwendung er, allen Anfeindungen zum Trotz, auch durchsetzte. Es ist bekannt, wie die Zeitungen über jene neuen Benennungen, die in den Jahren 1874 75 in einer Zahl von mehr als 650 Stück im Amtsblatt der Reichs-Postverwaltung veröffentlicht wurden, vielfach spöttelten und höhnten. Trotzdem sind die alten Benennungen zum größten Teil so vollständig aus dem Sprachgebrauch verschwunden, daß die junge Welt sie kaum noch kennt. Wer weiß heute noch etwas von Emballage oder Repositorium, wer spricht noch vom Mundum oder dem Allegat-Strich? Sie sind ausgelöscht wie der Copialien-Schreiber und der Conducteur, wie das Tractament und das Dimissoriale. Seitdem ist die Postverwaltung nicht müde geworden, die Arbeit der Sprachreinigung fortzusetzen, maßhaltend zwar und in weiser Beschränkung des Ziels, aber unverdrossen vorwärtsstrebend, und viele Fremdlinge, die man vor 45 Jahren, ja um die Jahrhundertwende noch, für unentbehrlich hielt, sind dieser Arbeit zum Opfer gefallen. Auch sie sind längst vergessen.

Stephans Bemühungen, das Gewand der amtlichen Sprache durch Beseitigung der häßlichen Flicken zu verschönen, haben weiteste Kreise zur Nacheiferung angeregt. Bald folgten die Eisenbahn-, die Heeres-, die Justizverwaltung. Auch sie machten vielen fremden Ausdrücken den Garaus und setzten an ihre Stelle deutsche Wörter, die jedermann verstehen konnte. Bei der Vereinfachung des amtlichen Schriftverkehrs im Jahre 1897 wurde einheitlich für alle Reichs- und Staatsbehörden bestimmt: »Entbehrliche Fremdwörter sind zu vermeiden«. Daß seitdem der Begriff »entbehrlich« allmählich immer mehr zugunsten der Sprachreinheit verschoben worden ist und sich auch heute noch immer weiter in dieser Richtung verschiebt, ist nicht zum kleinsten Teile den Anregungen des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins zu verdanken. Schon seit Jahrzehnten wird dieser Verein, der in fünfunddreißigjähriger Arbeit unablässig danach strebt, den echten Geist der deutschen Sprache zu pflegen, den Sinn für ihre Schönheit zu beleben und sie von den überflüssigen fremden Brocken zu befreien, von den Behörden in Anspruch genommen, so daß er an der Ausscheidung der Fremdkörper aus der Amtssprache einen wesentlichen Anteil hat. Die letzte große Reinigung dieser Art fand in den Jahren 1917/18 statt; sie räumte mit den Fremdwörtern des Haushaltsplans gründlich auf.

Trotzdem stößt man auch in amtlichen Schreiben immer noch auf manchen fremden Ausdruck, der leicht vermieden werden könnte. So findet man häufig die Abkürzung No. (numero) statt Nr., à, ca. (circa), Adressat, Adresse, adressieren, Defekt, Energie, energisch, Garantie, garantieren und viele andere mehr, vor allem aber die nicht abzuschüttelnden per und pro. Auch die »Journ.-No.« lebt noch als Überbleibsel längst verschollener Zeiten. Eigentümlicherweise sind die Stützen der Fremdwörterei im allgemeinen aber weniger die alten Beamten, die schon den Amtsschimmel ritten, als der Gebrauch welscher Ausdrücke noch mehr geübt wurde als heute; es sind vielmehr, wie ich in langjähriger Beobachtung festgestellt habe und wie mir aus den verschiedensten Verwaltungen bestätigt worden ist, gerade die Neulinge in der Amtsstube, die am meisten dazu neigen, dem Fremdwortunwesen Vorschub zu leisten. Auch in Schreiben der während des Krieges entstandenen Behörden, die nicht mit zünftigen Beamten, sondern mit Angehörigen anderer Berufe, namentlich mit Kaufleuten und Technikern, be-

setzt sind, habe ich häufig Fremdwörter beobachtet, die man in amtlichen Schreiben sonst nicht zu finden gewohnt war. Diese Erscheinung zeigt, daß, während in vergangenen Tagen die fremden Brocken aus der Kanzleisprache in die Sprache des gemeinen Lebens überzugehen pflegten, heute umgekehrt die Umgangssprache die Amtssprache ungünstig zu beeinflussen versucht. Gegen diesen Versuch muß entschieden Stellung genommen werden: »Kein Fremdwort für das, was deutsch gut ausgedrückt werden kann«.

Leider kann der Amtssprache nicht in allen Punkten ein gutes Zeugnis ausgestellt werden. Denn in dem dritten und heute wichtigsten Punkte, dem Gebrauch der Kanzleiausdrücke, hat sie sich in den letzten 25 Jahren wenig oder gar nicht gebessert. »Deutlichkeit und Simplicité eines natürlichen und ungezwungenen Erzählungsstyls« verlangt die Verordnung von 1785 vom Kanzleistil; »knapp und klar« soll die Schreibweise der Behörden nach den Anordnungen aus dem Jahre 1897 sein und veraltete Kanzleiausdrücke vermeiden. Erfüllt sie diese Anforderungen? Nein! Man lese nur, was Rothe in seinem vortrefflichen Büchlein »Über den Kanzleistil« und Bruns in dem nicht minder lesenswerten Heftchen »Gutes Amtsdeutsch« vor einem Vierteljahrhundert hierüber geschrieben haben. In tausenden von Abdrucken sind jene Schriften in die Amtsstuben der Behörden geflattert; sie werden auch gelesen, sogar viel gelesen, und trotzdem wuchern die in ihnen bekämpften alten Kanzleiwendungen, die weder deutlich noch natürlich, weder knapp noch klar sind, weiter, als wären sie unausrottbar. Oder will man im Ernst behaupten, daß »derselbe«, »desselben«, »demselben« ausgelöscht sind, daß die »fragliche, betreffende, in Rede oder Frage stehende, genannte, bezeichnete, bezügliche« Angelegenheit das nichtssagende und deshalb meist überflüssige Beiwort verloren hat? Ist das »dürfte« verschwunden oder das »diesseits« und »dortseits«, das »in Gemäßheit«, das »baldgefälligst«, das »beziehungsweise«? Lesen wir nicht täglich noch »zur Kenntnisnahme und Beachtung«, als ob man etwas beachten könnte, ohne davon Kenntnis genommen zu haben?

Auch die Neigung, kurze Worte durch längere zu ersetzen, besteht noch heute wie damals. Man schreibt »künftighin« statt »künftig«, »lediglich« statt »nur«, »des öfteren« statt »oft«, »nunmehr« statt »jetzt«, »seitens« und »mittelst« statt »von« und »mit«. Der richtige Zopfträger erwägt auch nicht, sondern zieht in Erwägung, er legt nicht vor, sondern bringt zur Vorlage, er läßt nicht absenden, sondern zur Absendung gelangen. Selbst die Unsitte, an Stelle der meist flüssigeren Tätigkeitsform die schwerfälligere Leideform zu wählen, (»Seitens des Amtes ist bereits darauf hingewiesen worden« statt »Das Amt hat schon darauf hingewiesen«) und die nicht minder häßliche Gewohnheit, dem Eigenschaftswort beim Zeitwort das unbestimmte Geschlechtswort vorzusetzen, (»Der Verlust ist ein großer« statt »Der Verlust ist groß«) haben sich bis auf den heutigen Tag in der Amtssprache erhalten.

Andere Kanzleiwendungen sind noch hinzugekommen, wie das unsinnige und zu Unklarheiten führende »wolle«: »Die Anlage wolle abgenommen werden« oder, noch schlimmer, in der Mehrzahl: »Die Beteiligten wollen gehört werden«. Gemeint ist, daß die Behörde, die das Schriftstück erhält, die Beteiligten hören soll; der vom Kanzleistil nicht angekränkelte Leser kann den Satz aber nur so verstehen, daß die Beteiligten den Wunsch, den Willen haben, gehört zu werden. Daß alle diese Ausdrücke tatsächlich häßlich sind, daß sie eine Mißhandlung unserer Sprache bedeuten, empfindet jeder, der Sinn und Gefühl für das Wesen der Sprache besitzt. Es drängen sich uns deshalb die Fragen auf: Wer sind die vielen Missetäter, die immer von neuem wider die Schönheit und Würde ihrer und unserer Muttersprache sündigen? Warum freveln sie? Wo müssen wir das Messer ansetzen, um die Amtssprache von ihren Auswüchsen zu befreien?

Gesündigt wird fast von allen, die mit der Amtsfeder zu tun haben. Die Alten sündigen aus Gewohnheit, in der Erinnerung an die Vergangenheit, aus Mangel an Selbstprüfung, die Jungen aus Sorglosigkeit und weil sie glauben, es den Alten nachmachen zu müssen. Wer Gelegenheit hat, in Prüfungsarbeiten von jüngeren Beamten zu blättern, wird staunen, wie üppig in ihnen der Kanzleistil blüht, ein Beweis, wie stark auch heute noch der Glaube verbreitet ist, daß zur Amtssprache der Zopf gehöre. Gewiß, der Stoff, der in amtlichen Schriftstücken bearbeitet werden muß, ist trocken und spröde und läßt klingende Wendungen und dichterische Vergleiche nicht zu. Um so mehr aber müssen wir uns hüten, in ihnen Ausdrücke zu gebrauchen, die der lebendigen Rede unbekannt sind und die dem geschriebenen Worte deshalb den letzten Hauch frischen Geistes nehmen. »Schreibe, wie Du sprichst«. Das muß sich zur Richtschnur machen, wer die Amtsfeder führt. Es ist der einzige Weg, die alten Sünden auszurotten, das einzige Heilmittel, die Amtssprache lebendig zu erhalten und sie zu schützen vor der dauernden Gefahr der Verknöcherung und Erstarrung. Zwar dürfen wir nicht alles, was gesprochen wird, wahllos in die Amtssprache übernehmen, besonders nicht die fremden Brocken und die Schlagwörter und Modeausdrücke, die sich schon in der Umgangs- und Zeitungssprache mehr als genug spreizen. Auf »voll und ganz« und »restlos«, auf »auslösen«, »einsetzen« und »verankern« kann die Amtssprache gern verzichten. Was sie gebraucht, das ist der Geist der lebendigen Sprache, der Born frischen Lebens, aus dem die Umgangssprache schöpft. Die Sprache, auch die geschriebene, ist der Ausdruck unseres Denkens. Zeige ein jeder, daß er klar denkt, daß er deutsch denkt!

Französischer Schiffspostdienst[1]).

Von Postrat H. Herzog in Berlin.

Bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts gab es in Frankreich keine geregelten Einrichtungen für die Beförderung von Posten zur See. Erst durch Erlaß vom 4. Juli 1780 wurde den Kapitänen der zwischen Frankreich und seinen Kolonien verkehrenden Schiffe die Verpflichtung zur Beförderung von Briefposten auferlegt. Die Beförderung hatte anfänglich ohne Entgelt zu erfolgen; durch Erlaß vom 17./22. August 1796 wurde jedoch eine Entschädigung von 2 Sols (= 10 Ct.) für die Beförderung eines Briefes oder Pakets bewilligt. Nach einer späteren Anordnung vom 19. Germinal des Jahres X wurden die Verpflichtung zur Postbeförderung und die Gewährung der genannten Vergütung auf den Verkehr mit dem gesamten überseeischen Ausland ausgedehnt. Später (Erlaß vom 12. Juli 1856) wurde für die Beförderung von Zeitungen oder anderen Drucksachen eine Sonderentschädigung von 1 Fr. für das Kilogramm oder 1 Ct. für jede 10 g festgesetzt. Schließlich wurde für den Nahverkehr, nämlich für den Verkehr mit England, Spanien, Gibraltar, Malta, Zypern und den spanischen Niederlassungen an der marokkanischen Küste, ein ermäßigter Vergütungssatz von 5 Fr. für das Kilogramm Briefe und Postkarten und 50 Ct. für das Kilogramm anderer Sendungen eingeführt. Diese Bestimmungen wurden ergänzt durch die Gesetze vom

---

[1]) Nach dem in Nr. 10 und 11 der Zeitschrift »L'Union postale« für 1918 enthaltenen Aufsatz »Verträge der französischen Postverwaltung mit den Schiffahrtsgesellschaften über die Briefpostbeförderung zur See«.



30. Januar 1893 und 7. April 1902. Das erstgenannte Gesetz sieht Prämien für den Schiffbau und für die Schiffahrt vor; die Schiffahrtsprämien erstrecken sich auf solche Schiffe, die langandauernde Reisen ausführen oder der zwischenstaatlichen Küstenschiffahrt dienen, und deren Brutto-Tonnengehalt bei Dampfschiffen wenigstens 100 t und bei Segelschiffen wenigstens 80 t beträgt. Das Gesetz von 1902 führte neue Vergütungsbeträge ein, die je nach Umständen als »Ausrüstungsprämie« oder als »Schiffahrtsprämie« bezeichnet werden. Die Postverpflichtungen der Schiffe, die eine Prämie nach den Gesetzen von 1893 oder 1902 beziehen, sind, kurz zusammengefaßt, folgende: Jeder Kapitän ist verpflichtet, die Briefposten und überhaupt alle Briefsendungen, die ihm anvertraut werden, unentgeltlich zu befördern. Er muß die Briefposten auf seine Kosten bei den Postanstalten des Abgangshafens, der Zwischenhäfen und des Bestimmungshafens in Empfang nehmen und abgeben lassen. Auch mit dem Postpaketdienst hat er sich nach den darüber bestehenden Gesetzen und Verordnungen zu befassen. Bei allen Postbeförderungen ist er der Postverwaltung in gleicher Weise haftbar, wie diese selbst den Absendern. Findet die Briefpostbeförderung in Begleitung eines Postbeamten statt, so ist dieser ebenfalls unentgeltlich zu befördern, und es ist ihm außerdem während der Fahrt ein angemessen ausgestatteter Raum zur Verfügung zu stellen. Das Gesetz von 1902 bestimmt weiter, daß solche Reeder, die sich für wenigstens fünf Jahre zur Übernahme einer regelmäßigen Schiffahrtslinie auf anderen als den von Postdampfern mit staatlicher Unterstützung befahrenen Strecken bereit erklären und jedes Jahr eine feste Mindeststrecke mit Schiffen von bestimmter Größe zurücklegen, die ein bestimmtes Alter nicht überschreiten, an Stelle der Schiffahrtsprämie und des Ausrüstungsausgleichs eine feste jährliche Beihilfe beziehen können.

Alle bisher angeführten Bestimmungen beziehen sich nicht auf die Schiffsverbindungen, die durch staatlich unterstützte Postdampfer (paquebots-poste) unterhalten werden. Den Anfang mit derartigen Postdampferverbindungen machte die französische Postverwaltung im Jahre 1820, indem sie Schiffe zur Vermittlung des Postverkehrs zwischen Calais und Dover mietete. Im Laufe der Zeit nahmen die staatlich unterstützten Postdampfschiffsverbindungen einen großen Umfang an. Im Jahre 1913 bestanden solche Verbindungen nach Korsika, Algerien, Marokko, Tunis, Tripolis, dem östlichen Mittelmeer, Ost- und Westafrika, dem fernen Osten, Australien, Neukaledonien, Neuyork, Brasilien und den La Plata-Staaten, und die Postdampferflotte zählte 99 Schiffe mit einem Brutto-Tonneninhalt von 364 542 t, die im Jahr 1 234 910 französische Seemeilen (rund 6,9 Millionen Kilometer) zurücklegten. Der Gesamtbetrag der den Postdampfern gewährten Beihilfen belief sich nach dem Haushaltsplan für 1913 auf 32 Millionen Franken. Die Postdampfschiffsverträge wurden von der französischen Regierung früher für zehn oder fünfzehn Jahre abgeschlossen; der letzte Vertrag mit der Gesellschaft der »Messageries maritimes« lautet jedoch über 25 Jahre. Der Betrag der staatlichen Beihilfe wird im Vertrag entweder für die einzelne zurückgelegte Seemeile oder in einer für das ganze Jahr berechneten Pauschsumme festgesetzt. Die Beihilfe wird immer nach Ablauf des Monats gezahlt; vor der Zahlung muß der Regierungsvertreter im Hafenort bescheinigen, daß der Beförderungsdienst regelmäßig ausgeführt worden ist. Der Verlauf der von den Postdampfern einzuhaltenden Linien und die Streckenlängen werden durch ein dem Vertrag beigefügtes Lastenheft bestimmt. Der Verwaltung steht das Recht zu, die ursprünglich festgesetzten Reisewege zu ändern, das Anlaufen von Häfen aufzuheben oder neu einzuführen, unter Umständen die Zahl der Fahrten auf den vertragsmäßigen Strecken zu vermehren, Zweiglinien im Anschluß an die Hauptstrecken einzurichten oder im Lastenheft nicht vorgesehene Orte in den Postverkehr einzuschließen. Bei derartigen Änderungen wird die Beihilfe im Verhältnis zur Steigerung oder Verminderung der

Zahl der Seemeilen oder auch nach freier Vereinbarung oder nach Einholung eines Sachverständigengutachtens anderweit festgesetzt. Verzögerungen der Abfahrtszeiten in den End- oder Zwischenhäfen werden, wenn es sich nicht um einen Fall höherer Gewalt handelt, mit Geldbußen geahndet, deren Höhe im Vertrag festgesetzt wird. Überschreitet die Verzögerung den Zeitraum von 24 Stunden, so darf auf Kosten des Unternehmers ein anderes Schiff zur Postbeförderung eingestellt werden; eine Kürzung der Beihilfe findet statt, wenn die Post aus irgendeinem Grund erst mit dem nächstfälligen regelmäßigen Postdampfer befördert werden kann. Nicht im Fahrplan vorgesehene Orte dürfen, außer im Falle höherer Gewalt, nicht angelaufen werden, wenn sich der Schiffsunternehmer nicht strenger Bestrafung aussetzen will. Außer den Briefposten haben die Postdampfer auch die diplomatischen Briefsäcke unentgeltlich zu befördern, die vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten oder von dessen Vertretern im Ausland abgesandt werden. An der Behandlung und Beförderung der Postpakete haben sich die Postdampfschiffsunternehmungen nach den auf Grund der betreffenden Gesetze erlassenen Dienstvorschriften und Anweisungen zu beteiligen. Besonders erwähnenswert ist die Vorschrift, daß die Postdampfer aus den französischen Häfen erst auslaufen dürfen, wenn die Briefposten aus Paris vorliegen. Für Verzögerungen bis zu zwölf Stunden, die aus diesem Anlaß entstehen, haben die Schiffsunternehmungen keinen Anspruch auf Schadensersatz. Die Wahrnehmung des Seepostdienstes auf den Postdampfern kann Postbeamten übertragen werden. Ist ein Seepostbeamter an Bord, so muß ihm eine Kabine erster Klasse mit anschließendem Dienstraum zur Verfügung gestellt werden; außerdem muß noch ein sicher und günstig gelegener Raum zur Aufbewahrung der Postsäcke vorhanden sein. Die Seepostbeamten werden wie Reisende erster Klasse verpflegt, haben aber nur die Hälfte des gewöhnlichen Fahrpreises dafür zu entrichten. Die Beförderung der Posten und der Seepostbeamten zwischen den Ein- und Ausschiffungspunkten und den Postauswechslungsstellen ist in allen Häfen Sache der Schiffsunternehmung, die dem Seepostbeamten außerdem für Dienstzwecke ein besonderes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen hat. Ist kein Seepostbeamter vorhanden, so hat der Kapitän die Verantwortung für die Postladung.

Mittelalterliche städtische Telegraphie.

Von Dr. P. G. Müller in Hamburg.

Der Geschichtsschreiber Karl Lamprecht weist in seiner deutschen Geschichte (4. Auflage, 4. Band, Seite 212) auf die in den deutschen Städten des Mittelalters vorhanden gewesenen optischen Telegrapheneinrichtungen hin. Im Archiv für Post und Telegraphie und in den dem Verfasser zugänglich gewesenen Fachschriften, so den beiden Arbeiten Poppes[1]), ist der Einrichtung, soweit ersichtlich, nicht gedacht, dagegen werden die in wirtschaftlicher Beziehung viel weniger bedeutsamen optischen Telegraphen der alten Griechen und auch anderer Völker des Altertums — bei Poppe z. B. — recht eingehend besprochen. Daher sei hier einmal ein kurzer Hinweis auf die Einrichtungen in den deutschen Städten des Mittelalters gegeben.

[1]) Dr. Ad. Poppe, »Die Telegraphie von ihrem Ursprung bis zur neuesten Zeit« Frankfurt (Main) 1848. IV, 75 S. und »Die Bedeutung und das Wesen der antiken Telegraphie« Frankfurt 1867. IV, 32 S.



Wann solche zuerst in den deutschen Städten geschaffen worden sind, ist nicht bekannt. Die Telegraphisten, wenn dieser Ausdruck gebraucht werden darf, waren die Türmer. Sie hatten die Aufgabe, von ihrem hohen Standort aus hinauszuschauen ins Land und jede Gefahr, die von außen der Stadt drohte, durch verabredete optische und akustische Zeichen zu melden. In der Zeit des Faustrechts und des Fehdewesens waren die Hauptgefahren, die einer Stadt und ihren Bewohnern drohten, Raub und Brandschatzung. Man denke nur daran, daß von den Städten die Warenzüge der städtischen Kaufleute ausgingen, und daß vom zeitigen Frühjahr an bis in den späten Herbst hinein alltäglich der Gemeindehirt das Vieh der Bürger hinaus auf die Weide führte. Im Mittelalter und weit übers Mittelalter hinaus trieben viele Bürger der Stadt Landwirtschaft (Ackerbürger); sie hatten draußen vor den Toren ihre Felder und Wiesen. Die Stadt selbst besaß vielfach Allmenden (Wiesen, Äcker, Wälder), die die Bürger nutzten, und die wohlhabenderen Bürger hatten Landgüter. Bei dieser Sachlage war die Wirksamkeit des Türmers für die Allgemeinheit von großer Bedeutung.

In der Zeit der großen städtischen Selbständigkeit — »sie reicht etwa vom 12. Jahrhundert bis ans Ende des Mittelalters« (Handwörterbuch der Staatswissenschaft, 3. Auflage, Band 3, Seite 325) — in dieser Zeit genügte es den Städten nicht mehr, auf einem hohen Turm im Ort einen Wächter zu haben; sie bauten weit draußen vor den Mauern der Stadt an den Grenzen des Stadtgebiets die Landwehren, Befestigungsanlagen, die da errichtet wurden, wo Wege ins Stadtgebiet führten, und die in der Regel aus Wall und Graben und einem Turm, einer Warte, bestanden. Diese Türme wurden mit Wächtern besetzt. Das taten nicht bloß die größeren und bedeutenderen Städte, wie etwa Hamburg, Braunschweig, Frankfurt (Main), sondern auch kleinere und unbedeutendere, z. B. Quedlinburg, Frankenhausen (Thür.), Andernach, Amberg, Pforzheim, Geislingen u. a. Die Wächter auf den Warten meldeten die angedeuteten Gefahren durch optische und akustische Zeichen dem Türmer in der Stadt, und der gab die Meldung an die Stadtverwaltung und an die Gesamtheit der Einwohnerschaft durch verabredete Zeichen weiter.

Es wäre außerordentlich wissenswert, die optischen und akustischen Zeichen zu kennen, die von den Wächtern auf den Türmen angewendet worden sind. Darüber aber lassen die Quellen (Chroniken und Urkundenbücher) im unklaren. Aus späterer Zeit bringt dagegen Merian in seiner Topographie (Band Schwaben, 1643, Anhang, Seite 51) unter Heilbronn einen lehrreichen Bericht. Er spricht von einer Heilbronner Warte, die auf einem hohen Berg in der Richtung auf Weinsberg liegt — die Warte ist auf dem in dem Band enthaltenen Bilde von Heilbronn deutlich zu sehen — und erzählt, daß die Stadt dort einen Wächter halte. Auf dem Turme stehe eine eiserne Stange, an der ein großer Knopf auf- und abwärts bewegt werden könne. Wenn der Wartenwächter sieht, daß sich Reiter dem Stadtgebiet nähern, zieht er den Knopf, der seinen gewöhnlichen Platz an der Spitze der Stange hat, herab, und der Türmer in der Stadt, der den Knopf ständig beobachten muß, gibt die Meldung durch ein Zeichen auf der Trompete an die Stadtverwaltung und die Einwohnerschaft weiter. Zur Zeit Merians wurde die Einrichtung noch in anderer Weise wirtschaftlich nutzbar gemacht. Merian berichtet, daß der Knopf alltäglich regelmäßig um 11 Uhr vorm. herabgezogen werde, damit sich die in den Weinbergen arbeitenden Leute mit dem Essen danach richten könnten. Um 12 Uhr werde der Knopf wieder in die Höhe gezogen. So einfach werden wohl allenthalben die zwischen den Wächtern auf den Warten und den Türmern in den Städten gewechselten optischen Zeichen gewesen sein. Jedenfalls hat man bei diesen optischen Telegraphen nicht an eine so ausgebildete Zeichensprache zu denken, wie sie der Claude Chappesche optische Telegraph und die später in Preußen geschaffenen optischen Telegraphen verwandten.

Neben den optischen gab es zwischen den Wartenwächtern und den Türmern in den Städten, wie schon angedeutet, auch akustische Zeichen. Über eine solche Einrichtung berichtet Krünitz in seiner Ökonomischen Enzyklopädie (Band 100, Seiten 333 und 334), wo er, wohl an der Hand einer Chronik, aus Frankfurt (Main) folgendes mitteilt: »Im Jahre 1509 wurden daselbst sowohl auf den Warten als Türmen der Stadt Wächter gehalten, welche durch einen Schuß andeuteten, wenn fremdes Volk anrückte, worauf der Pfarrtürmer mit der Trompete Nachricht gab, ob es Fußvolk oder Reuter sey, auch mußte er eine rote Fahne ausstecken nach dem Ort, woher er die Fremden kommen sah«. Man sieht, daß auch die akustischen Zeichen — das Vorstehende dürfte für sehr viele Orte zugetroffen haben — an Einfachheit nichts zu wünschen übrig lassen.

Mit dem Siege der Landesherren über die Städte, »die ersten bedeutungsvollen Marksteine auf diesem Wege sind die Unterwerfungen von Berlin (1442) und Mainz (1462)« (Handwörterbuch der Staatswissenschaft, Band 3, Seite 329 der dritten Auflage), und mit der Errichtung einer starken, die Sicherheit im Lande gewährenden Staatsgewalt büßten die Wächter auf den Warten mehr und mehr ihre Bedeutung ein. Wie aber schon aus dem Heilbronner Beispiel hervorgeht, wurden auf einzelnen Warten noch lange Zeit danach Wächter gehalten. Für die Türmer in der Stadt dagegen verschob sich der Pflichtenkreis; das Hauptgewicht fiel nun auf die Feuermeldung, die ihnen da und dort wohl auch schon in der Zeit der großen städtischen Selbständigkeit obgelegen hat. Jedenfalls war in den ersten Jahrhunderten der neuen Zeit und später diese Tätigkeit der Feuermeldung für die Städte so wichtig, daß auch Türmer in Städten bestellt wurden, die vorher noch keine gehabt hatten. Die Feuermeldung geschah auch durch optische und akustische Zeichen. Solche Einrichtungen bestanden vielfach bis in die neueste Zeit; sie sind so allgemein bekannt, daß es nicht erforderlich ist, hier darauf näher einzugehen.

Nicht unwahrscheinlich ist, daß da und dort in städtischen Archiven, deren Akten ins Mittelalter zurückreichen, noch genauere Angaben über die optischen und akustischen Telegrapheneinrichtungen zwischen den Wartenwächtern und den Türmern in den Städten vorhanden sind. Vielleicht gibt das Vorliegende den Anlaß zu gelegentlichen Forschungen in dieser Richtung.

Zur Geschichte des Briefeschießens.

Von Posteleve Erwin Horstmann.

Zu dem Aufsatz »Zur Geschichte des Briefeschießens« in Nr. 1 des Archivs von diesem Jahre möchte ich noch eine Nachricht mitteilen, auf die ich durch Zufall gestoßen bin. Es handelt sich bei ihr zwar nicht um ein Schießen im strengsten Sinne des Wortes, immerhin wird man sie in das Gebiet des Briefeschießens mit einrechnen können. Wir lesen in Caesars Bellum Gallicum, Buch 5, Kap. 48:

> Tum cuidam ex equitibus Gallis magnis praemiis persuadet, uti ad Ciceronem epistulam deferat. Hanc Graecis conscriptam litteris mittit, ne intercepta epistula nostra ab hostibus consilia cognoscantur. Si adire non possit, monet, ut tragulam cum epistula ad amentum deligata intra munitiones castrorum abiciat.

In litteris scribit se cum legionibus profectum celeriter affore; hortatur, ut pristinam virtutem retineat. Gallus periculum veritus, ut erat praeceptum, tragulam mittit. Haec casu ad turrim adhaesit neque a nostris biduo animadversa tertio die a quodam milite conspicitur, dempta ad Ciceronem defertur. Ille perlectam in conventu militum recitat maximaque omnes laetitia afficit.

Auf deutsch:

Da bewog er einen von den gallischen Reitern dadurch, daß er ihm große Belohnungen in Aussicht stellte, einen Brief an Cicero zu überbringen. Der Brief war in griechischen Buchstaben geschrieben, damit die Feinde nicht unsere Pläne erführen, wenn sie ihn abfingen. Den Gallier belehrt er, er solle, wenn er nicht herankommen könne, einen Wurfspieß, an dessen Schwungriemen er den Brief angebunden hätte, in die Befestigungen des Lagers werfen. In dem Briefe schrieb er, daß er mit den Legionen aufgebrochen sei und schnell da sein werde, und er mahnte, bei der alten Tapferkeit zu verharren. Der Gallier fürchtete die Gefahr und schleuderte den Speer, wie ihm gesagt war. Der blieb zufällig an einem Turme stecken und wurde zwei Tage lang von den unsrigen nicht bemerkt. Am dritten Tage aber erblickte ihn ein Soldat, nahm ihn ab und brachte ihn dem Cicero. Der sah den Brief durch, las ihn dann in der Soldatenversammlung vor und erfreute dadurch alle außerordentlich.

Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1918[1]).

Wenngleich der Krieg und die politischen Ereignisse des Jahres 1918 den Geschäftsverkehr im allgemeinen ungünstig beeinflußt haben, können die erzielten Ergebnisse doch als befriedigend bezeichnet werden. Trotz der Auflösung des österreichischen Staates Anfang November 1918 hat das Postsparkassenamt vermöge seiner besonderen Stellung den Zahlungsverkehr mit den Nationalstaaten durch die Postämter in der bisherigen Weise fortgeführt.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1917	2 495 584,
der Zuwachs an Konten im Jahre 1918............	9 640,
mithin die Zahl der Konten Ende 1918	2 505 224.

Auf den Konten wurden gebucht

	1 999 282	Einzahlungen über	**209** 422 718 K,
	1 228 463	Rückzahlungen über	**170** 986 859 K,
zusammen	3 227 745	Zahlungen über	**380** 409 577 K,
(1917...	3 352 825	Zahlungen über	**283** 376 278 K).

Das Guthaben hat danach um 38 435 859 K zugenommen; es belief sich Ende 1918 auf 327 226 096 K. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschlusse 131 K (Ende 1917..... 116 K). Von der Gesamtzahl

---

[1]) Wegen des Geschäftsverkehrs im Jahre 1917 vgl. Archiv 1919, S. 60.

der Bevölkerung entfielen 1918 auf je 1000 Einwohner 88 Einleger. Im Durchschnitt betrug eine Einlage 100 K, eine Rückzahlung 139 K. Am Sparverkehr beteiligten sich zum großen Teile minderbemittelte Bevölkerungskreise. Wie seit Jahren, haben auch 1918 viele Schulleitungen und Lehrer die Schuljugend über das Wesen und den Nutzen der Postsparkasse unterwiesen und den Sparsinn gefördert.

Im Scheckverkehr nahm die Zahl der Kunden von 150 240 Ende 1917 um 7 912 auf 158 152 Ende 1918 zu. Von den Kunden wohnten in Österreich 151 681 (darunter 60 449 in Österreich unter der Enns, 36 219 in Böhmen, 12 862 in Mähren, 8 882 in Galizien, 7 440 in Steiermark und 6 025 in Tirol), 2 554 in Ungarn und 3 917 im Ausland (darunter 3 307 im Deutschen Reiche).

Der Gesamtumsatz betrug 1918 rund 111,069 Milliarden Kronen (gegen das Vorjahr mit 102,085 Milliarden Kronen 8,984 Milliarden Kronen oder 8,8 v H mehr) bei 66,7 Millionen Buchungen. Das Gesamtguthaben verminderte sich von 2,004 Milliarden Kronen Ende 1917 um 97 Millionen Kronen auf 1,907 Milliarden Kronen Ende 1918. Das Gesamtguthaben im Scheck- und Sparverkehr betrug am Jahresschlusse 2,234 Milliarden Kronen.

Das Ergebnis des Scheckverkehrs.

		Stück in vollen Tausend	Betrag in vollen Millionen K
Gutschriften	Einzahlungen mit Erlagschein (Zahlkarte)	35 876	25 463
	Einzahlungen mit Postanweisung	4 241	346
	Überweisungen von Scheckkonten (Inland)	3 983	29 161
	Überweisungen von Scheckkonten in Ungarn	59	455
	Überweisungen von Post- und Bankkonten im Ausland	8	12
	Gutschriften überhaupt	44 179	55 486
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	588	6 847
	Auszahlungen im Abrechnungsverkehr	378	9 200
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	17 299	8 725
	Auszahlungen durch Postanweisung	163	27
	Überweisungen auf Scheckkonten (Inland)	3 983	29 161
	Überweisungen auf Scheckkonten in Ungarn	14	216
	Überweisungen auf Konten bei der Österreichisch-Ungarischen Bank	21	1 258
	Überweisungen auf Post- und Bankkonten im Ausland	44	220
	Lastschriften überhaupt	22 562	55 583
	Umsatz	66 741	111 069
	(1917 Umsatz	69 072	102 085).

Durchschnittsbeträge.

		Stück	Betrag K
Der Durchschnittsbetrag	eines Erlagscheins (Zahlkarte)	—	710
	einer Überweisung (Inland)	—	7 322
	einer Auszahlung durch das Postsparkassenamt	—	11 644
	einer Auszahlung im Abrechnungsverkehr	—	24 339
	einer Zahlungsanweisung	—	504
Auf ein Scheckkonto entfielen im Durchschnitt			
	Gutschriften	279	350 724
	Lastschriften	143	351 452
	Gut- und Lastschriften	422	702 176.

Ende 1918 hat betragen
das Guthaben der Scheckkunden . . . . 1 907 314 000 K,
das durchschnittliche Guthaben eines Scheckkunden . . . . 12 060 K.

Der Stand und Beruf der Scheckkunden.

Der Stand, Beruf usw. der Scheckkunden		Die Zahl der Scheckkunden	Das sind vom Hundert
Behörden und deren Kassen	—	6 048	3,83
Ärzte	—	3 410	2,15
Banken, Wechselstuben usw.	—	1 841	1,16
Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften	—	3 698	2,34
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	90 036	56,93
und zwar:			
Apotheker	1 040	—	—
Bauunternehmer	1 951	—	—
Buchdrucker	1 133	—	—
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	1 018	—	—
Fabriken	13 587	—	—
Handwerker	18 011	—	—
Gastwirtschaften und Fremdenheime	1 396	—	—
(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
Ingenieure	2 362	—	—
Zeitungen und Zeitschriften	1 667	—	—
Kaufleute (selbständige)	47 871	—	—
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	4 334	2,74
Krankenkassen	—	429	0,27
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	1 873	1,19
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	21 747	13,75
Rechtsanwälte	—	4 535	2,87
Sparkassen	—	811	0,51
Vereine und Körperschaften	—	18 405	11,64
Versicherungsgesellschaften	—	985	0,62.

Das geldliche Ergebnis.

Im Scheckverkehr hat betragen		
die Einnahme		105 248 000 K,
darunter		
Gebühren, Erlös für Vordrucke und erstattete Druckkosten	9 921 000 K,	
Zinsen	92 351 000 K,	
die Ausgabe		31 811 000 K,
darunter		
Besoldungen	12 977 000 K,	
Zinsen an die Scheckkunden	18 300 000 K,	
mithin Überschuß		73 437 000 K,
dazu Überschuß im Sparverkehr		4 588 000 K,
insgesamt Überschuß		78 025 000 K,

die der Rücklage für den Scheckverkehr zugeführt worden sind.

Im Staatspapiergeschäft belief sich die Zahl der Rentenbuchbesitzer Ende 1918 auf 623 098. Ihr Umsatz betrug 1,949 Milliarden Kronen. In der Verwahrung und Verwaltung des Postsparkassenamts befanden sich 3,080 Milliarden Kronen, d. s. gegenüber dem Vorjahr 1,410 Milliarden Kronen mehr.

Der Verkehr mit dem Ausland.

Der Verkehr ist weiter auf kleinere Beträge beschränkt geblieben. Die Zahl der Überweisungen betrug

	nach dem Ausland	
im Postüberweisungsverkehr	22 900 Stück	52 237 000 K,
im Verkehr mit Banken in Deutschland, in den Niederlanden und in der Schweiz	20 700 Stück	167 637 000 K,
zusammen	43 600 Stück	219 874 000 K;
	aus dem Ausland	
im Postüberweisungsverkehr	4 500 Stück	2 980 000 K,
im Verkehr mit ausländischen Banken	3 300 Stück	9 030 000 K,
zusammen	7 800 Stück	12 010 000 K;
Gesamtumsatz	51 400 Überweisungen über	231 884 000 K
(1917	58 000 Überweisungen über	185 096 000 K).

Zur Auslegung des § 3 Ziff. 3b des Telegraphengesetzes.

Entscheidung des Reichsgerichts vom 15. Februar 1917, IV. 422. 1916.

(Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 89 S. 309 ff.)

Die Aktiengesellschaft Berliner Elektrizitätswerke (B. E. W.) unterhält in Berlin und Umgegend eine Reihe elektrischer Kraftwerke, die sie zur Überwachung der Betriebssicherheit und zur schnellen Verständigung bei plötzlich eintretenden Störungen, beim Steigen und Sinken des Bedarfs, bei Unfällen usw. durch eine Fernsprechanlage mit den Betriebsbüros sowie den Schalt- und Umformerhäusern verbunden

hat. Die Fernsprechstellen befinden sich teils auf eigenen Grundstücken der Aktiengesellschaft, teils auf Pachtland, teils auf öffentlichen Straßen.

Die Aktiengesellschaft hatte zur Errichtung und zum Betrieb der Fernsprechanlagen die Genehmigung des Reichs nicht eingeholt und vertrat den Standpunkt, daß sie nach § 3 Ziff. 3b des Telegraphengesetzes dieser Genehmigung nicht bedürfe. Die benutzten Grundstücke seien zu einem einzigen Betriebe vereinigt; keines sei von dem anderen über 25 km entfernt; endlich seien die Anlagen ausschließlich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt. Das Reichs-Postamt war anderer Ansicht und forderte Beseitigung der Anlage oder Zahlung einer Anerkenntnisgebühr. Darauf erhob die Aktiengesellschaft Klage mit dem Antrag auf Feststellung, daß die von ihr errichteten Telegraphenanlagen ohne Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden dürfen.

Nach einer Beweisaufnahme über die Entfernung einzelner Grundstücke von den Grundstücken der Zentrale Oberspree sowie über die Ausschließlichkeit der unentgeltlichen Benutzung sämtlicher Fernsprechstellen zu Betriebszwecken gab das Landgericht dem Klageantrag statt. Dagegen wies das Kammergericht die Klage ab, indem es die Anlage in vollem Umfang für genehmigungspflichtig erachtete. Die B. E. W. legten Revision ein.

Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts ist folgendes hervorzuheben.

Das Recht, Telegraphenanlagen für die Vermittlung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, steht nach § 1 Satz 1 T. G. dem Reich ausschließlich zu, und es sind dabei gemäß § 1 Satz 2 die Fernsprechanlagen unter Telegraphenanlagen mitbegriffen. Im § 3 hat jedoch das Gesetz unter Ziff. 1 bis 3 Ausnahmen für gewisse Fälle vorgesehen, in denen solche Anlagen ohne Genehmigung des Reichs errichtet und betrieben werden dürfen. Zu diesen Ausnahmen gehört der für den gegenwärtigen Rechtsstreit allein in Betracht kommende zweite Fall der Nr. 3, der zur Voraussetzung hat, daß die Anlagen, wie das Gesetz wörtlich sagt, errichtet und betrieben werden

> zwischen mehreren einem Besitzer gehörigen oder zu einem Betrieb vereinigten Grundstücken, deren keines von dem anderen über 25 km in der Luftlinie entfernt ist, wenn diese Anlagen ausschließlich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt sind.

Diesen im § 3 Nr. 3 zu b bestimmten Erfordernissen entspricht die Fernsprechanlage oder, wie beide Vorinstanzen es bezeichnen, entsprechen die Fernsprechanlagen der klagenden Aktiengesellschaft nach Annahme des Landgerichts in allen Beziehungen, während das Kammergericht nur in einer Beziehung die Anforderungen des Gesetzes für nicht erfüllt hält. Für unerfüllt hält nämlich das Kammergericht das Erfordernis, daß alle von der Klägerin mit Fernsprechleitungen verbundenen Grundstücke höchstens 25 km voneinander in der Luftlinie entfernt sein dürfen. Die Abweichung der beiden Urteile voneinander kann wohl darauf zurückgeführt werden, daß das Landgericht jede der Fernsprechleitungen, die die Klägerin von der einen ihrer Hauptbetriebsstätten, nämlich von der »Zentrale Oberspree« aus, nach anderen Grundstücken hin gelegt hat, als eine besondere Telegraphenanlage in Betracht zieht, während dem kammergerichtlichen Urteil die Anschauung zugrunde liegt, daß das gesamte Fernsprechnetz der Klägerin eine einheitliche Telegraphenanlage bildet. Hieraus ergab sich für das Landgericht die dem Klageantrag entsprechende Entscheidung. Denn durch Einholung vermessungstechnischer Gutachten war festgestellt worden, daß die unstreitig größten beiden Abstände zwischen dem Grundstücke der Klägerin, auf dem sie die »Zentrale Oberspree« ein-

gerichtet hat, und den Grundstücken, nach denen hin sie von dieser Zentrale aus Fernsprechleitungen gelegt hatte, weniger als 25 km betrugen. Zutreffend hatte dabei das Landgericht die Entfernungen der Grundstücke voneinander in der Weise bestimmen lassen und selbst bestimmt, daß die Luftlinie zwischen den nächstgelegenen Punkten der einander zugekehrten Grundstücksgrenzen gezogen wurde.

Die Entscheidung des Rechtsstreits mußte jedoch anders ausfallen, wenn es rechtlich nicht nur darauf ankam, wieviel die Entfernung zwischen dem Grundstück mit der Zentrale Oberspree und jedem einzelnen durch eine Fernsprechleitung mit dieser Zentrale verbundenen Grundstück betrug, vielmehr auch die der Zentrale angeschlossenen Grundstücke untereinander in keinem Falle mehr als 25 km entfernt sein durften. Von diesem Rechtsstandpunkt aus hat das Kammergericht seine Entscheidung getroffen und hat die Bedingungen der Genehmigungsfreiheit für nicht durch die Klägerin gewahrt erachtet, weil die Grundstücke, auf denen sich die Fernsprechstellen in Groß Besten und in Bernau befinden, und nicht nur diese, sondern nach der vorgelegten, das ganze Fernsprechnetz der Klägerin darstellenden Zeichnung augenscheinlich auch eine Anzahl anderer mit den Hauptbetriebsstätten durch Fernsprechleitungen verbundener Grundstücke um mehr als 25 km voneinander entfernt sind.

Die Klägerin hat diesen Rechtsstandpunkt nicht gelten lassen wollen. Sie beruft sich wie in den Vorinstanzen so auch in der Revisionsinstanz darauf, daß sie neuerdings, und zwar während der Rechtsstreit bereits in der Berufungsinstanz anhängig war, die Zentrale Oberspree mit neuen eingebauten Schaltschränken habe versehen lassen, die vermöge ihrer Einrichtung es ausschließen, daß die Fernsprechstellen auf den um mehr als 25 km auseinanderliegenden Nebengrundstücken durch Zusammenschaltung der Leitungen zu einem unmittelbaren Ferngespräch der einen mit der anderen Nebenstelle verbunden werden können. Es ist auch unter den Parteien nicht streitig, daß sich nach der Beseitigung der früheren Schaltvorrichtungen ein telephonischer Nachrichtenverkehr zwischen den um mehr als 25 km des Grundstücksabstandes voneinander entfernten Nebenstellen jetzt nur in der Weise bewerkstelligen läßt, daß in der Zentrale die von der einen Nebenstelle gegebene Nachricht telephonisch aufgenommen und telephonisch an die andere Nebenstelle weitergegeben wird. Das Kammergericht begründet seine Annahme, daß ungeachtet dieser den unmittelbaren Fernsprechverkehr ausschließenden technischen Vorkehrung das im § 3 Nr. 3 zu b des Gesetzes vorgeschriebene Abstandserfordernis nicht eingehalten sei, mit folgender Ausführung: ein derartiger (durch telephonische Vermittlung der Zentrale hergestellter) Fernsprechverkehr gehe über den Rahmen des § 3 Nr. 3 zu b hinaus. Diese Gesetzesvorschrift habe den Zweck, dem genehmigungsfreien Fernsprechverkehr zwischen mehreren Grundstücken eine örtliche Schranke zu setzen. Würde ein Fernsprechverkehr, wie er bei den Anlagen der Klägerin (immer noch) möglich sei, zugelassen werden, so könnten Grundstücke, die über ganz Deutschland verstreut lägen, mittelbar durch Fernsprecher verbunden werden, sofern nur immer das eine Grundstück von dem Grundstück, auf dem sich der nächste Fernsprecher befinde, in der Luftlinie nicht mehr als 25 km entfernt sei. Dies würde den Zweck des Gesetzes vereiteln und dem Willen des Gesetzgebers widersprechen. Die Fernsprechanlagen auf den Grundstücken des Klageantrags seien deshalb als genehmigungspflichtig anzusehen.

Rechtsgrundsätzlich ist das Reichsgericht in der Beurteilung des durch § 3 Nr. 3 zu b vorgeschriebenen Abstandserfordernisses dem Kammerge-

nicht beigetreten. Zunächst muß davon ausgegangen werden, daß alle von der Hauptbetriebsstätte eines privaten Unternehmers ausgehenden, nicht genehmigten Fernsprechleitungen mit den dazu gehörigen Fernsprechstellen eine einheitliche Telegraphenanlage und nicht deren mehrere bilden, daß also namentlich nicht jede beliebige Verbindung der Hauptbetriebsstätte mit einer an das private Telegraphennetz angeschlossenen Nebenstelle im Sinne des Gesetzes eine Telegraphenanlage für sich darstellt. Der Einheitlichkeit des von dem Unternehmer auf mehreren voneinander entfernten Grundstücken eingerichteten gewerblichen Betriebes, auf die das Gesetz im § 3 Nr. 3 zu b ein entscheidendes Gewicht legt (vorliegendenfalls also der von der Klägerin in einem einheitlichen Betrieb unternommenen Herstellung elektrischer Kraft und ihrer Verteilung und Lieferung durch weithin ausgedehnte Starkstromleitungen), entspricht die Einheitlichkeit ihrer Telegraphenanlage. Nur der räumlichen Ausdehnung eines solchen, von der Genehmigung des Reichs unabhängigen Telegraphennetzes, nicht aber zugleich seiner technischen vollen Ausnutzung (die mit dem Erfordernis der Verwendung im unentgeltlichen Verkehr nichts zu tun hat) zieht § 3 Nr. 3 zu b bestimmte Schranken. Hält der Unternehmer das Höchstmaß der Grundstücksentfernungen ein, so legt das Gesetz mit gutem Grunde kein Gewicht darauf, ob er sich die nach dem jeweiligen Stande der Technik bestehenden Möglichkeiten einer möglichst zweckmäßigen Verwendung seiner Telegraphenanlage voll zunutze macht. Nach dem Gesetz kommt es also auch nicht darauf an, ob der Unternehmer durch eine Vorrichtung für eine Zusammenschaltung seiner Telegraphenleitungen unmittelbare Ferngespräche zwischen den angeschlossenen Grundstücken zustande bringt, oder ob er Vorkehrungen trifft, die den im Mittelpunkte tätigen Angestellten dazu nötigen, an Stelle der Zusammenschaltung die Verständigung der Nebenstellen miteinander durch zwei von ihm selbst geführte Einzelgespräche herzustellen. Durch derartige Vorkehrungen vermag der Unternehmer nicht sein Telegraphennetz in eine Vielheit von Telegraphenanlagen zu zerlegen. Er würde andernfalls, wie das Kammergericht mit Recht hervorhebt, sein Telegraphennetz und seinen von der Genehmigung des Reichs unabhängigen Fernsprechbetrieb durch eine fortlaufende Reihe von Zwischenstellen mit Grundstückszwischenräumen von je 25 km gegen die offensichtliche Gesetzesabsicht auf beliebige Entfernungen ausdehnen können. Alle im § 3 Nr. 3 zu b vorgesehenen Einschränkungen des nicht genehmigten Telegraphenbetriebs dienen dem Interesse des Reichs; sie beugen einer übermäßigen Beeinträchtigung des Reichstelegraphenmonopols (§ 1 Ges.) durch genehmigungsfreie Betriebe vor. Wie aber das Gesetz auf der einen Seite nicht etwa den Unternehmer niemandem zu Nutzen davon abhält, sein sich innerhalb der vorgeschriebenen Entfernungen haltendes Telegraphennetz mit allen Mitteln der technischen Vervollkommnung in der für ihn vorteilhaftesten Weise zu verwenden, so läßt es ihm auf der anderen Seite auch nicht etwa die Freiheit, dessen räumliche Grenzen unter der Berufung darauf zu überschreiten, daß er in der Ausnutzung gegebener technischer Möglichkeiten sich selbst Beschränkungen auferlegt. Gleichwohl mußte das angefochtene Urteil wegen Verletzung des § 3 Nr. 3 zu b des Gesetzes vom 6. April 1892 aufgehoben werden, und zwar deshalb, weil nach Lage der Sache der Entscheidungsgrund des Berufungsrichters die Abweisung der erhobenen Feststellungsklage nicht im vollen Umfang rechtfertigt. Schon in Sachen des Reichspostfiskus wider den Kreis Znin (IV. 474. 1910) hat das Reichsgericht durch Urteil vom 18. Mai 1911 darauf hingewiesen, daß, wenn nur einzelne Fernsprechstellen einer nicht genehmigten Tele-

graphenanlage über die Grenzen der Genehmigungsfreiheit hinausgehen, deshalb noch nicht die Anlage in ihrer Gesamtheit für gesetzwidrig gehalten werden kann. Das Reich könne, wie hinzugefügt wurde, in solchem Falle dem Unternehmer nicht ansinnen, das Ganze zu beseitigen, um es alsdann ohne die unzulässigen Grenzüberschreitungen von neuem herzurichten. Hieran muß auch für den vorliegenden Fall festgehalten werden. Vermag daher der Tatrichter bei der jetzt vorhandenen Telegraphenanlage ohne weiteres festzustellen, daß nur bestimmte einzelne Fernsprechstellen der Klägerin wegen übergroßer Entfernung der verbundenen Grundstücke untereinander der Gesetzesvorschrift nicht entsprechen, so rechtfertigt dieser Entscheidungsgrund die Klageabweisung nur in Ansehung dieser Fernsprechstellen und der dahin gelegten Telegraphenleitungen. Freilich kann die örtliche Prüfung u. U. auch zu dem Ergebnis führen, daß es bei einer Mehrzahl von Leitungen, die in verschiedenen Himmelsrichtungen von den Hauptbetriebsstätten ab nach den an das Fernsprechnetz angeschlossenen Grundstücken gelegt sind, der Klägerin überlassen bleiben muß, welche Fernsprechstellen sie innerhalb der zulässigen Grenzen beibehalten und welche sie aufgeben will. In einem solchen Falle wird es für die Entscheidung darauf ankommen, ob die Klägerin selbst ihren Sachantrag einer das gesetzliche Höchstmaß der Grundstückszwischenräume einhaltenden Veränderung der Gesamtanlage anpaßt, und nur wenn ein solcher Antrag ausbleibt, dem Tatrichter aber die Möglichkeit fehlt, die notwendigerweise einzuziehenden Leitungen selbst zu bestimmen, wird die Klageabweisung auf die ganze Telegraphenanlage der Klägerin auszudehnen sein.....

Auf Grund dieses Urteils erkannte die Klägerin die Genehmigungspflichtigkeit ihrer Anlage für deren ganzen Umfang an. Der Rechtsstreit wurde, ohne daß nochmals Verhandlungen vor dem Kammergericht stattfanden, durch außergerichtlichen Vergleich beendet.

Kleine Mitteilungen.

Die Betriebsverhältnisse auf den sibirischen Eisenbahnen. Die sibirischen Eisenbahnen sind von dem großen europäischen Kriege und von den politischen Umwälzungen in Rußland besonders stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Es ist daher seit geraumer Zeit unmöglich, einen geordneten Personen- und Güterverkehr aufrechtzuhalten. Vor allen Dingen fehlt es an Lokomotiven sowie an Geräten und Stoffen aller Art zur Ausbesserung der schadhaften Fahrzeuge und Maschinen sowie an Schmieröl. Da somit der sonst so lebhafte Warenverkehr zwischen der ostasiatischen Küste und dem Innern Sibiriens fast vollständig ruht, haben sich sowohl in Wladiwostok als auch an den Orten längs der sibirischen Bahnstrecke große Mengen von Waren angesammelt, die vergeblich auf die Weiterbeförderung mit der Bahn warten. Man schätzt allein die Mengen der in Wladiwostok aufgespeicherten Waren auf mehr als eine Million Tonnen.

Da die russische Regierung außerstande ist, geordnete Zustände herzustellen, sind die Regierungen von China, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Rußland und den Vereinigten Staaten von Amerika übereingekommen, die Instandsetzung der sibirischen Bahnen gemeinsam in die Hand zu nehmen. Zu dem Zwecke werden die chinesischen Ostbahnen und alle Eisenbahnen in Sibirien je einem technischen und militärischen Rat unterstellt, die beide wiederum der Oberaufsicht eines Special

Interallied Committee unterstehen. Der Leiter der amerikanischen Eisenbahnabordnung für Sibirien ist zum Präsidenten des technischen Rates ernannt worden; ihm ist ein Stab tüchtiger amerikanischer Ingenieure beigegeben, die bereits seit einem halben Jahre die Verhältnisse eingehend untersucht haben. Im übrigen werden die vorher vorhanden gewesenen russischen Eisenbahnbediensteten, soweit sie sich dazu eignen, weiter im Dienste behalten. Es ist zu erwarten, daß es in nicht zu ferner Zeit gelingen wird, die Mißstände auf den sibirischen Bahnen zu beseitigen und wieder Ordnung und Sicherheit in den Betrieb zu bringen. (Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft, 1919, Nr. 130, S. 16.)

Ein Kanaltunnel Calais-Dover. Neuerdings schweben zwischen der französischen und der englischen Regierung wieder Verhandlungen wegen des Baues eines Unterwassertunnels unter dem Kanal zwischen Calais und Dover. Von englischer Seite scheint man den früheren ablehnenden Standpunkt aufgegeben zu haben und hat sich damit einverstanden erklärt, daß vier Tunnel von je 35 km Länge gebaut werden. Auf Grund der bisherigen Untersuchungen sind die englischen Sachverständigen zu der Überzeugung gekommen, daß es bei dem leicht zu bearbeitenden Kreideboden der Kanalsohle möglich sein wird, die vier Tunnel binnen zehn Jahren fertigzustellen. Einer von ihnen soll lediglich dem Kraftwagenverkehr dienen. Die Kosten des gesamten Tunnelbaus werden auf 20 Millionen Pfund Sterling veranschlagt. Der Bau soll so beschleunigt werden, daß der eine oder der andere von den vier Tunneln bereits nach Ablauf von fünf Jahren dem Betrieb übergeben werden kann. Gleichzeitig plant man, in London einen großen Ausgangsbahnhof zu errichten, da die vorhandenen alten Bahnhöfe für den zu erwartenden starken Verkehr aller Voraussicht nach nicht ausreichen werden.

Mit Hilfe des Tunnels wird man künftig, ohne den Zug zu verlassen, zwischen Paris und London in nur sechs Stunden hin- und herreisen, also nötigenfalls an einem Tage wieder zurückkehren können, was für Geschäftsleute von größtem Vorteil sein dürfte. Die Bahn soll als elektrische Vollbahn betrieben, und der Tunnel bei einer Unterwasserlänge von 20 Meilen in 40 Minuten durchfahren werden. Der Fahrpreis würde zehn Schilling betragen. Nach den Berechnungen glaubt man an einem Tage 30 000 Reisende und 30 000 t Güter durch die Tunnel befördern zu können.

Auf Wunsch Englands soll das die Bahn mit elektrischem Strom versorgende Kraftwerk aus Rücksichten der Landesverteidigung auf englischem Boden zehn Meilen landeinwärts in Kent angelegt werden. Außerdem ist vorgesehen, in Dover Einrichtungen zu treffen, um den Tunnel erforderlichenfalls sofort unter Wasser setzen zu können. (Beiblatt zum Prometheus, 1919, Nr. 1547, S. 149.)

Die Kupfergewinnung aus den Dämpfen der Metallbrennereien. Der jetzige Kupfermangel hat den Anlaß gegeben zu der Ausarbeitung eines Verfahrens, das bezweckt, aus den in den Metallbrennereien bei dem Abbrennen von Messing- und Kupferteilen mit Salzsäure entstehenden Dämpfen das Kupfer wiederzugewinnen. Zu dem Zwecke werden, wie die Zeitschrift »Das Metall« berichtet, die Dämpfe durch fein verteilte Wasserstrahlen in Rieselkammern abgekühlt und verdichtet. Das kupferhaltige Rieselwasser wird durch eine Anzahl von Steingutgefäßen geleitet, in denen Eisenblechabfälle eingelagert sind, auf denen sich das Kupfer niederschlägt. (Die Umschau, 1919, S. 492.)

Die größte Lokomotive. Wie amerikanische Zeitungen melden, hat die Virginian Railway Company zehn Lokomotiven von ganz außerordentlicher Größe in Auftrag gegeben. Die Eisenbahngesellschaft ist für ihren Güterverkehr auf

eine eingleisige Strecke angewiesen, die es nicht wünschenswert erscheinen läßt, die Zugfolge dichter zu gestalten. Eine Vermehrung der Züge und damit der Lokomotiven, von denen je drei zu einem Zuge gehören, war mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebs ausgeschlossen. Um den Güterverkehr auf die Dauer überhaupt bewältigen zu können, blieb der Gesellschaft daher nichts anderes übrig, als die Zugkraft der Lokomotiven zu erhöhen und sie zu dem Zwecke größer als bisher zu bauen. Mit der Herstellung der Lokomotiven wurde die American Locomotive Company beauftragt, die kürzlich zehn Lokomotiven von ungewöhnlich großen Abmessungen abgeliefert hat. Über die Größenverhältnisse der neuen Zugmaschinen wird folgendes mitgeteilt:

Länge der Lokomotive mit Tender	35 m	Zugkraft, einfache	73½ t
Gewicht der Lokomotive	342 t	Zugkraft, als Verbundmaschine	88¼ t
Gewicht des Tenders	107 t	Zylinderdurchmesser	120 cm
Heizfläche	860 qm	Kolbenhub	80 cm
Fläche des Überhitzers	212 qm	Kessel, äußerer Durchmesser	3 m
PS	5040	Feuerbüchse, Länge	5 m
		Feuerbüchse, Breite	fast 3 m.

(Die Umschau, 1919, Nr. 22, S. 344.)

Der Duplex- und Triplex-Elektrostahl. Die Erzeugung von Elektrostahl, die während des Krieges einen ungeahnten Aufschwung genommen hat, nahm damit, besonders in den Vereinigten Staaten von Amerika und in England, gleichzeitig eine Wendung, die, wenn sie sich ganz durchsetzen sollte, eine völlige Abkehr von dem bedeuten würde, was man anfangs von diesem neuesten Stahlerzeugungsverfahren erwartete und mit ihm erstrebte. In den ersten Zeiten der Elektrostahlöfen wurde darin in der Hauptsache das in kaltem Zustand eingesetzte Eisen niedergeschmolzen und aus dem Ofen vergossen, wenn man auch schon bald in größerem Maßstab dazu überging, den Elektrostahlofen mit geschmolzenem Stahl aus anderen Öfen zu beschicken und diesen zu läutern.

Nun scheint man aber in Amerika und England mehr und mehr dazu überzugehen, den Elektrostahlofen lediglich zum Reinigen und Fertigmachen geschmolzenen Stahles zu verwenden, der in anderen Öfen schon ein- oder zweimal vorbehandelt worden ist. So verwendet beispielsweise das größte Elektrostahlwerk der Vereinigten Staaten von Amerika, die Illinois Steel Works in Chicago, die 1917 allein über 140 000 t Elektrostahl erzeugt haben sollen, vorzugsweise das Triplexverfahren, bei dem der Stahl zuerst im Martinofen und der Bessemerbirne vorgearbeitet und dann erst den Elektrostahlöfen zugeführt wird. Die genannten Werke arbeiten mit drei kippbaren Martinöfen für je 250 t, zwei Bessemerbirnen für je 25 t, zwei Roheisenmischern von 300 und 1 000 t sowie drei Elektrostahlöfen Bauart Héroult für je 25 t; die gesamten, mit Triplexanlage bezeichneten Einrichtungen sollen monatlich etwa 120 000 t Elektrostahl erzeugen. Außerdem werden noch andere Elektrostahlöfen teils mit einmal vorbehandeltem Stahl — Duplexverfahren — teils mit kaltem Einsatz des Schmelzguts betrieben. (Beiblatt zum Prometheus, 1919, Nr. 1552, S. 169.)

Die Feststellung des Voranschlags begründet nicht den Anspruch der Gemeindebeamten auf die darin vorgesehenen Gehaltszulagen. Urteil des Reichsgerichts (3. Zivilf.) vom 18. März 1919, III. 477/18. Nach § 4 des Ortsstatuts, auf das die Anstellungsurkunde Bezug nimmt, hatte der Kläger keinen Rechtsanspruch auf das Aufsteigen in eine höhere Gehaltstufe. Es

war dem Gemeindevorsteher ausdrücklich vorbehalten, wenn nach seinem Ermessen gegen die Berufstätigkeit, den Fleiß oder die Dienstführung eines Beamten begründete Ausstellungen vorlagen, sein Aufrücken in die höheren Gehaltstufen ganz oder zeitweilig hintanzuhalten. Um einen Rechtsanspruch des Klägers zu begründen, bedurfte es also einer Bewilligung der Zulage an ihn. Eine solche ist in der Feststellung des Voranschlags nicht zu finden. Die Feststellung des Voranschlags bedeutet grundsätzlich nur die Bewilligung der Mittel für die darin vorgesehenen Ausgaben. Sie gibt den mit der Verwaltung der Gemeinde betrauten Stellen die Ermächtigung, diese Ausgaben zu machen, begründet aber nicht Rechte Dritter, also auch nicht der Gemeindebeamten, auf die Auszahlung der bewilligten Beträge. Die Bewilligung der Alterszulage an den Kläger könnte daher nur in einer auf Grund der Feststellung des Voranschlags vollzogenen Handlung des Gemeindevorstehers gefunden werden, dem die Verwaltung und Vertretung der Gemeinde, wie auch die Anstellung und Beaufsichtigung der Gemeindebeamten oblag (Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891, § 88, Abs. 1, Abs. 4, Nr. 5, 7). Daß sich der festgestellte Voranschlag nicht darauf beschränkt, den Bedarf an Beamtengehältern in Gesamtbeträgen aufzuführen, sondern in der Anlage zu Kapitel I die Besoldungen der Beamten, darunter auch die des Klägers, mit dem um die Alterszulage erhöhten Gehaltsbetrag einzeln nachweist, kann an der rechtlichen Bedeutung der Feststellung nichts ändern. Die abweichende Meinung des Klägers würde auch zu einer Beeinträchtigung des dem Gemeindevorsteher vorbehaltenen Versagungsrechts führen, die in keiner Weise zu rechtfertigen wäre. (Die Arbeiter-Versorgung, 1919, Heft 19, S. 375.)

Über die Frage, ob die im Bestelldienst beschäftigten **Postaushelfer als Beamte** im Sinne des § 359 StGB. anzusehen sind, hat das Reichsgericht (II. Straffenat) durch Urteil vom 8. Oktober 1918, G. S. II. 316/18, wie folgt entschieden. »Ohne Grund wird von der Revision die Annahme bemängelt, daß Frau M. im strafrechtlichen Sinne Beamtin gewesen sei. Das Urteil bezeichnet sie an einer Stelle allerdings als Aushilfsbriefträgerin, und es ist richtig, daß solche Personen, die nur als Aushelfer zur Deckung eines vorübergehenden Bedürfnisses im Postdienst angenommen worden sind, zur Post- und Telegraphenverwaltung nicht im Beamtenverhältnisse stehen (Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Abschnitt X, Abteilung 1 § 112). Allein für den Begriff der Anstellung nach § 359 StGB. ist das nicht ausschließlich maßgebend. Die Beamteneigenschaft kann, wie das Reichsgericht mehrfach ausgesprochen hat, von der zuständigen Amtsstelle auch stillschweigend verliehen werden durch die Übertragung von Diensten und Verrichtungen öffentlich-rechtlicher Natur, die aus der Staatsgewalt abzuleiten sind und der Herbeiführung staatlicher Zwecke dienen. Diese Voraussetzung liegt bei einem Postaushelfer dann vor, wenn er, wie es bei Frau M. der Fall war, im Bestelldienst beschäftigt ist und Briefe auszutragen hat. Denn nach deutschem Verfassungs- und Verwaltungsrecht ist die Post eine Einrichtung des Staates (Reichs) und ihr Betrieb eine Betätigung der Staatsgewalt. Dienstverrichtungen, die zum Wesen dieses Betriebs gehören, sind daher ebenfalls Ausübungen der Staatsgewalt. Dazu zählt aber vor allem der Bestelldienst, also ohne Rücksicht darauf, ob jeweils die Bestellung von Briefen mit Zustellungsurkunde, von Nachnahmesendungen, Postanweisungen mit Auszahlung von Geldbeträgen, von Einschreibbriefen in Betracht kommt, oder die Bestellung gewöhnlicher Briefe. In diesem Sinne hat der V. Straffenat des Reichsgerichts am 27. November 1917 entschieden (R. G. St. Bd. 51, S. 65), sachlich übereinstimmend hiermit der IV. Straffenat am 9. April 1918 (R.G.St. Bd. 51, S. 398). Der jetzt erkennende Senat schließt sich dem an. Soweit in seinem früheren Urteil

vom 16. März 1915 (R. G. St. Bd. 49, S. 111) eine abweichende Meinung zu finden sein sollte, hält er daran nicht mehr fest«. (Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, Bd. 52, Heft 10, S. 309/310.)

In der Fundordnung der deutschen Eisenbahnverwaltungen sind einige Änderungen eingetreten, die allgemeine Beachtung beanspruchen dürften. Während früher gefundene Gegenstände dem Verlierer am Orte der Aufbewahrung kostenlos ausgehändigt wurden, wird jetzt neben etwaigen Auslagen zur Deckung entstandener Unkosten eine feste Gebühr von 20 Pf. für jedes Fundstück erhoben, gleichviel ob der Gegenstand auf dem Bahnhof oder im Fundbüro ausgehändigt wird. Daneben ist die Gebühr für die Nachsendung gefundener Gegenstände auf Gepäckschein nach deutschen Eisenbahnorten von 50 Pf. auf 1 Mark erhöht worden. In diesem Fall ist die oben bezeichnete Gebühr von 20 Pf. in der Nachsendungsgebühr von 1 Mark mitenthalten und wird deshalb nicht besonders erhoben. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1919, S. 402.)

Schriftwerke.

Post-Leitfaden. Ein Hilfsbuch für Post- und Telegraphenbeamte. 5. Auflage. Im Auftrage des Reichspostministeriums herausgegeben von Postrat H. Herzog und Ober-Postinspektor P. Gerbeth. Berlin SW 19. R. v. Deckers Verlag (G. Schenck). Vorzugspreis für Angehörige der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 4 ℳ 80 Pf. für das geheftete, 6 ℳ für das gebundene Stück.

Die Neuauflage des Leitfadens, der in Postbeamtenkreisen auch die Bezeichnung »Kleiner Stephan« nach dem Namen seines ersten Verfassers, des damaligen Postrats späteren General-Postmeisters und Staatssekretärs des Reichs-Postamts von Stephan führt, ist unter Anpassung an die jetzigen Dienstvorschriften und Verwaltungsgrundsätze von Grund aus umgearbeitet und mannigfach erweitert worden. In dem Buche, das auf dem Titelblatt als eine Anleitung zur Anfertigung von Berichten usw. im Geschäftsverkehr der Reichs-Post- und Telegraphenanstalten nebst einer Sammlung von Beispielen für die Assistenten- und Sekretärprüfung bezeichnet ist, sind die allgemeinen Erfordernisse des amtlichen Schriftwechsels sowie der schriftlichen Prüfungsarbeiten in ihrem Zusammenhang übersichtlich und leicht faßlich dargestellt und mit Hilfe besonders ausgewählter Beispiele im einzelnen veranschaulicht worden. Dabei wurden alle Geschäftsformen verwertet, damit auch die unteren Beamten usw. das Buch für ihre Weiterbildung mit Vorteil benutzen können. Statt der bisherigen 47 bringt die Neuauflage 72 Ausarbeitungen, die sich auf Gegenstände der einzelnen Abschnitte der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie beziehen und so ausgewählt sind, daß sie nicht nur die Art der schriftlichen Erledigung an sich, sondern auch den Zweck und die Bedeutung der zugrunde liegenden Dienstvorschriften erkennen lassen. Die Abteilung über die schriftlichen Prüfungsarbeiten hat eine ansehnliche Bereicherung erfahren durch Aufnahme neuer Probearbeiten sowie von Stoffanordnungen dazu, die zeigen, wie man zweckmäßig an die Ausarbeitung einer Aufgabe herangeht. Der neue »Post-Leitfaden« wird zahlreichen Angehörigen unserer Verwaltung ebenso nutzbringend und willkommen sein wie die früheren Ausgaben.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.



Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 5 | Berlin, Mai | 1920

Nachruf.

Unterstaatssekretär a. D., Wirklicher Geheimer Rat Dr. Fischer †.

Vom Wirklichen Geheimen Rat Giesefe in Berlin.

Am 13. März ist der Unterstaatssekretär a. D., Wirkliche Geheime Rat Dr. Fischer nach längerem Leiden im hohen Alter von fast 84 Jahren gestorben. Sein Heimgang berührt die Schriftleitung und die älteren Leser des Archivs für Post und Telegraphie besonders nahe, denn der damalige Geheime Postrat Fischer war der geistige Vater und von 1873 bis 1880 der erste Kurator dieser Zeitschrift. Er selbst schreibt darüber, den tatsächlichen Verhältnissen genau entsprechend, in seinen Lebenserinnerungen folgendes.

»Stephan hatte den Wunsch, die allgemeine Bildung der zahlreichen Postbeamtenschaft zu heben und den Reichsgedanken bei ihnen zu pflegen. Er ließ deshalb dem Postamtsblatt Beilagen literarischen Inhalts beifügen, für die er sich mit dem ihm vom Kriege 1870 her bekannten Dr. Kayßler, einem bewährten Journalisten, in Verbindung gesetzt hatte, und über die er mich die Oberaufsicht zu führen beauftragte. Das war aber eine halbe Sache und ich schlug ihm nach einiger Zeit vor, ein besonderes Postarchiv in halbmonatlichen Heften erscheinen zu lassen, das alle auf das Verkehrswesen bezüglichen Vorgänge und Erscheinungen literarisch behandeln sollte. Dies griff Stephan mit gewohnter Lebhaftigkeit auf, bestellte mich zum Kurator des neuen Organs, dessen sachliche Redaktionsgeschäfte gewöhnlich ein Sekretär nebenamtlich besorgt hat, und ich habe mir viele Jahre hindurch Mühe gegeben, das Postarchiv, ohne es für die Leser langweilig werden zu lassen, zu einer Quelle solider Belehrung zu machen, für die ich die geeigneten Kräfte unter der Beamtenschaft angeregt und zu der ich auch selbst reichlich beigesteuert habe«.

Aus Fischers eigenem Munde weiß ich, wie große Freude ihm seine literarische Tätigkeit, die er z. B. auch bei der Herausgabe des Poststammbuchs, des Postleitfadens usw. bewies und die er als Ministerialdirektor und Unterstaatssekretär soweit als möglich fortsetzte, bereitet hat. Nur wenige leben noch aus jener Zeit, die bezeugen können, mit welcher — man kann wohl sagen — Begeisterung das

literarische Vorgehen Stephans und Fischers von unserer Beamtenschaft begrüßt wurde, die bis dahin in ihrem Fache nichts anderes als die behördlichen Verfügungen und die trockenen Dienstanweisungen gekannt hatte. Ich war damals junger Beamter in Leer (Ostfriesland) und beteiligte mich gleich im Anfang durch mehrere Aufsätze am Postarchiv. Kürzlich fand ich unter meinen alten Papieren die mir im Jahre 1873 zugegangenen, von Fischer unterschriebenen Briefe des Kuratoriums. Ich zeigte sie ihm bei meinem nächsten Besuch, was ihm eine ganz besondere Freude bereitete und seine Erinnerungen an jene Zeit wieder wachrief. Zu der Stellung als Kurator des Archivs war Fischer besonders dadurch empfohlen, daß er sich schon als Student und junger Jurist durch Lösung von Preisaufgaben und durch sonstige schriftstellerische Arbeiten in weiteren Kreisen bekanntgemacht hatte.

Fischer stammte aus einer Postfamilie und wurde am 2. Juni 1836 in Berlin geboren, wo sein Vater im General-Postamt beschäftigt war. Er besuchte in Berlin das Gymnasium zum Grauen Kloster und, nachdem sein Vater zum 1. Januar 1850 als Postrat nach Frankfurt (Oder) übergesiedelt war, das Gymnasium in letzterem Orte. Im April 1855 bestand er die Abgangsprüfung und bezog dann die Universität in Berlin. Er hatte 7 Geschwister; die Familie mußte sich also sehr einschränken, und Fischer erzählt in seinen Lebenserinnerungen rührend, wie ihm sein Vater bedauernd mitgeteilt habe, daß er ihm nicht mehr als 10 Taler monatlichen Wechsel geben könne; die knappe Einnahme hinderte aber den jungen Mann nicht, mit dem ihm eigenen Frohsinn, der ihn während seines ganzen Lebens nicht verlassen hat, die juristischen Studien zu beginnen, die er mit Ausnahme eines Semesters, das ihn nach Bonn führte, in Berlin betrieb. »Ich bin«, schreibt Fischer, »noch heute der Meinung, daß es für einen jungen Menschen ein sehr zweifelhaftes Glück ist, im Überfluß aufzuwachsen und sich jeden Genuß gewähren zu können. Ich habe mich in den engen Verhältnissen meiner Jugend niemals im mindesten unglücklich oder auch nur geniert gefühlt und danke vielmehr noch heute meinem Schicksal, daß ich an eine äußerst einfache Lebensweise gewöhnt worden bin und stets mit wenigem auszukommen gewußt habe«.

Schon im Mai 1858 bestand Fischer die erste juristische Prüfung, erwarb im März 1859 den Doktor juris und legte im Februar 1863 die Assessorprüfung ab. Mit welch emsigem Fleiß er auf dem juristischen und auf allen möglichen anderen Gebieten gearbeitet hat, ergeben seine Lebenserinnerungen. Sehr hübsch erzählt er von einem Preise, den er als Student von der Universität in Berlin erhielt: »Der Preis bestand in einer goldenen Medaille mit dem Bilde des Stifters der Universität oder, nach meiner Wahl, in deren Goldwert von 25 Dukaten. Ich habe damals den Empfang des Geldes vorziehen müssen, aber 50 Jahre später von der Fakultät die gern erteilte Erlaubnis nachgesucht, mir die goldene Medaille auf meine Kosten nachträglich anfertigen zu lassen. Sie bildet jetzt eine Zierde und zugleich die einzige Goldmünze meiner Medaillensammlung. Dieser Preis, mein erster öffentlicher Erfolg im Leben, ist auf dessen ferneren Verlauf nicht ohne Einfluß geblieben«.

Als Assessor war Fischer vorwiegend bei der Staatsanwaltschaft beschäftigt, eine Tätigkeit, für die er innerlich keine Neigung verspürte, was jedem begreiflich ist, der ihn näher gekannt hat. »Aber«, sagt er in seinen Erinnerungen, »ich habe schon damals den Grundsatz befolgt, den ich später oft jüngeren Beamten als Richtschnur eingeschärft habe, nämlich jede Beschäftigung, auch die vorübergehendste, so anzugreifen, als ob sie fürs Leben betrieben werden solle«. Nebenbei hielt er zahlreiche Vorträge im Berliner Handwerkerverein und machte mit einem wohlhabenden väterlichen Freunde mehrere Reisen nach Italien, der Schweiz und England.

Im Frühjahr 1867 berief ihn der General-Postdirektor von Philipsborn in das General-Postamt. Am 23. Dezember 1867 wurde er Ober-Postrat, am 7. Mai 1870 Geheimer Postrat und vortragender Rat, am 18. Januar 1875 Geheimer Ober-Postrat und am 1. April 1880 Direktor der neugebildeten III. Abteilung des Reichs-Postamts. Im Jahre 1874 verwaltete er eine Zeitlang die Ober-Postdirektion in Danzig. Am 3. November 1890 erhielt er seine Ernennung zur Exzellenz; es machte mir besondere Freude, ihm im Auftrag des gerade verreisten Staatssekretärs v. Stephan die Urkunde in seine Wohnung bringen zu können. Am 5. April 1895 übernahm er die neugegründete Stelle als Unterstaatssekretär; nach dem Tode Stephans und der Ernennung des Generals von Podbielski zu dessen Nachfolger trat er am 1. Januar 1898 in den Ruhestand.

Es geht über den Rahmen dieses Nachrufs hinaus, sich näher mit allem zu beschäftigen, was Fischer bei seinem rastlosen Fleiß in den 30 Jahren seiner Tätigkeit bei der Post und Telegraphie geleistet hat; nur einiges sei hervorgehoben.

Als er bei der Postverwaltung eintrat, waren die unteren Beamten noch nicht ruhegehaltsberechtigt. Auf die Beseitigung dieses Mangels ist Fischer sofort bedacht gewesen, auch gelang es ihm, wesentlich erleichterte Lebensversicherungsbedingungen für die unteren Beamten herbeizuführen. An der Gründung und Ausgestaltung der Spar- und Darlehnsvereine sowie der Kaiser-Wilhelm-Stiftung und der Stiftung Töchterhort wirkte er eifrig mit, auch war er sehr bemüht, die Wohnungsverhältnisse der unteren Beamten, namentlich auf dem Lande, zu verbessern. Manche von diesen Dingen kosteten viel Geld, und das zu erlangen war häufig recht schwierig. Sehr hat er stets bedauert, daß der von ihm ausgearbeitete Gesetzentwurf wegen Einrichtung von Postsparkassen im Reichstag abgelehnt wurde. Zu der III. Abteilung gehörte auch das Postbauwesen; auf diesem Gebiet hat Fischer die Stephanschen Pläne wegen Beschaffung gesunder, dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis entsprechender Diensträume wesentlich gefördert. In der ihm unterstellten Reichsdruckerei konnte Fischer bei seinem ausgeprägten Kunstsinn zur Anwendung vieler neuer Kunstdruckverfahren beitragen und dadurch die Leistungen der Anstalt wesentlich heben. Der wichtigste Teil seiner Abteilung bestand in dem Personalwesen, und da ist Fischer stets nach besten Kräften bemüht gewesen, jeden nach Maßgabe seiner Leistungen an die passende Stelle zu bringen und alle mit Wohlwollen und Gerechtigkeit zu behandeln. Daß er nicht immer alle Wünsche hinsichtlich der Besoldung, des Aufstiegs usw. erfüllen konnte, lag häufig an finanziellen und politischen Schwierigkeiten. Im persönlichen Verkehr zeigte er sich durchweg sehr angenehm, wenn auch zuweilen etwas würdevoll und zurückhaltend.

Der Verkehr im Fischerschen Hause war außerordentlich erfreulich und blieb es auch, nachdem die treffliche und liebenswürdige Gattin im Jahre 1895 heimgegangen war und durch die älteste, ebenso liebenswürdige Tochter, Frau Röchling, ersetzt wurde. Einfachheit und vornehme Behaglichkeit kennzeichneten das gastliche Haus, das stets viele geistige Anregungen bot.

Im Jahre 1899 übernahm Fischer im Auftrag der Diskonto-Gesellschaft die Leitung der Schantung-Eisenbahn, die er bis 1908 wahrnahm. Im Jahre 1902 trat er in den Aufsichtsrat der Diskonto-Gesellschaft ein und war bis kurz vor seinem Tode dessen Vorsitzender. In alle diese neuen, ihm früher fremd gewesenen Geschäfte hat er sich mit der ihm eigenen Beweglichkeit schnell hineingefunden und Bedeutendes geleistet. Seine glänzende Beredsamkeit und Schlagfertigkeit sowie die Gabe, auch aus schwierigen Lagen immer einen Ausweg zu finden, sind ihm bis zum Schlusse treu geblieben.

Der äußere und innere Niederbruch unseres lieben Vaterlandes, für das zu arbeiten er während seines langen Lebens so erfolgreich bemüht gewesen ist, hat ihn auf das tiefste bekümmert. Als er soeben die Augen geschlossen hatte, brach der Streik bei der Post aus, und die Todesanzeigen wurden nicht befördert; die Trauernachricht konnte also nur von Mund zu Mund weitergegeben werden. Es war für mich ein tröstender Gedanke, daß der Entschlafene diesen Zusammenbruch der von ihm so geliebten Verkehrsanstalt nicht mehr gesehen hat.

Bei der Trauerfeier, die von zwei jungen Damen, Fräulein Hildebrandt und Fräulein Schiemann, mit ernster Musik weihevoll eingeleitet und geschlossen wurde und bei der Pfarrer Scholz eine ergreifende Gedächtnisrede hielt, war die oberste Postbehörde durch die Ministerialdirektoren Dr. König und Ronge vertreten. Von früheren Angehörigen der Behörde waren der Staatssekretär a. D. Dr. Kraetke, der Staatsminister Dr. Sydow, der Wirkliche Geheime Rat Pressel, der Geheime Ober-Postrat Wachholtz u. a. m. anwesend.

Ein Bild seines eigenen reichen Lebens und damit unbewußt eine Darstellung unserer geistigen und wirtschaftlichen Entwicklung während mehr als eines halben Jahrhunderts hat der Verewigte in seinen glänzend geschriebenen, mehrfach erwähnten Lebenserinnerungen hinterlassen.

Möge er nun nach seinem arbeitsreichen Leben sanft ruhen!

Die Kriegsteuerungszulagen usw. bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Von Rechnungsrat R. Schmidt in Berlin (Reichspostministerium).

Mit der im Januar d. J. bewilligten Erhöhung der laufenden Kriegsteuerungszulagen um 150 v H für die Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1920 wird voraussichtlich der Höhepunkt und zugleich das Ende der Kriegsteuerungszulagen erreicht sein, da die neue Besoldungsordnung der allgemeinen Teuerung auf wesentlich anderer Grundlage Rechnung tragen soll, als es bei der bisherigen Kriegsteuerungszulage der Fall war. Es erscheint deshalb angebracht, einen nach der Zeitfolge geordneten, umfassenden Rückblick auf die Entwicklung der Kriegsteuerungszulagen usw. zu werfen.

Bei den Zulagen bestehen große Verschiedenheiten nicht nur im Zeitpunkte der Bewilligung, sondern auch in der Höhe der Beihilfen. Diese werden deshalb in vier Klassen getrennt behandelt werden:

1. die Zulagen der Beamten im Dienst,
2. die Zulagen der Postagenten,
3. die Zulagen der Beamten im Ruhestand und der Hinterbliebenen von Beamten,
4. die Zulagen der Lohnangestellten.

Soweit in der nachfolgenden Darstellung die Bezeichnung »Beamte« ohne nähere Einschränkung gebraucht ist, sind darunter alle planmäßigen höheren, mittleren und unteren Beamten sowie alle ständig gegen Entgelt beschäftigten nichtplanmäßigen höheren, mittleren und unteren Beamten zu verstehen; bei der Feststellung des Diensteinkommens ist der Wohnungsgeldzuschuß allgemein außer Betracht geblieben.

1. Beamte im Dienst.

A. Laufende Bewilligungen.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge					Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr
		Ledige	Verheiratete usw.				
			ohne Kinder	zu berücksichtigende Kinder			
				1	2	3	
		M	M	M	M	M	M
1. 10. 1915 General-Verfügung Nr. 5/1915	Kriegsbeihilfen nur für verheiratete, verwitwete oder geschiedene Beamte mit einem jährlichen Diensteinkommen bis zu 2 100 M, die ein oder mehrere eheliche oder legitimierte Kinder unter 15 Jahren haben	—	—	6	6	9	3
1. 3. 1916 Verfügung des Reichs-Postamts v. 18. 3. 16 N Nr. 287	Erweiterung der Einkommensgrenze für nichtplanmäßige Beamte auf 2 400 M	—	—	6	6	9	3
1. 4. 1916 General-Verfügung Nr. 2/1916	Erhöhung der Kriegsbeihilfen auf	—	—	6	8	12	4
1. 7. 1916 General-Verfügung Nr. 5/1916	Erweiterung der Einkommensgrenze und Erhöhung der Kriegsbeihilfen						
	a) für planmäßige Beamte bis 2 400 M ausschl. (nichtplanmäßige bis 2 700 M ausschl.) in den Orten der Tarifklasse A und B	—	8	12	14	18	4
	» » C und D	—	6	10	12	16	4
	» » E	—	5	8	10	14	4
	b) für planmäßige Beamte mit 2 400 bis 3 000 M ausschl. (nichtplanmäßige 2 700 bis 3 300 M ausschl.) in den Orten der Tarifklasse A und B	—	—	8	10	13	3
	» » C und D	—	—	6	8	11	3
	» » E	—	—	5	7	10	3
1. 7. 1916 General-Verfügung Nr. 7/1916	Kriegsunterstützungen für unverheiratete nichtplanmäßige Beamte, denen verwitwete und geschiedene Beamte ohne Kinder gleichzuachten sind, in Fällen des Bedürfnisses in den Orten der Tarifklasse A und B	6	—	—	—	—	—
	» » C und D	5	—	—	—	—	—
	» » E	4	—	—	—	—	—
	Desgl. für Assistenten und Gehilfinnen mit den niedrigsten Tagegeldsätzen in den Orten der Tarifklasse A und B	7,50	—	—	—	—	—
	» » C und D	6	—	—	—	—	—
	» » E	5	—	—	—	—	—

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge: Ledige ℳ	Verheiratete usw.: ohne Kinder ℳ	zu berücksichtigende Kinder: 1 ℳ	2 ℳ	3 ℳ	Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr ℳ
1. 2. 1917 General-Verfügung Nr. 3/1917	Erweiterung der Einkommensgrenze und Erhöhung der Kriegsbeihilfen für planmäßige Beamte bis 4 500 ℳ einschl. und für nichtplanmäßige Beamte bis 4 800 ℳ einschl. unter Wegfall der Staffelung nach Einkommen und Tarifklassen	—	12	17	22	27	5
	Wenn Angehörige zu unterhalten sind	12	—	—	—	—	—
1. 2. 1917 General-Verfügung Nr. 4/1917	Erhöhung der Kriegsunterstützungen für unverheiratete nichtplanmäßige Beamte im Falle des Bedürfnisses unter Wegfall der Staffelung nach Tarifklassen . .	bis 9	—	—	—	—	—
	Diese Kriegsunterstützungen sind vom 1. 4. 1917 an weggefallen.						
1. 2. 1917 General-Verfügung Nr. 11/1917	Den im Militärdienst (Heer und Marine) stehenden Beamten und Unterbeamten sind laufende Zuwendungen in Höhe des Unterschiedes zwischen dem Betrag der ihnen beim Verbleiben im heimatlichen Dienst zustehenden Kriegsbeihilfe und dem des Mehreinkommens und der sonstigen wirtschaftlichen Vorteile im Heeres- usw. Dienst zu gewähren.						
1. 4. 1917 General-Verfügung Nr. 14/1917	Erhöhung der Kriegsbeihilfen unter Erweiterung der Einkommensgrenze:						
	a) Gruppe I (planmäßige Beamte bis 2 300 ℳ einschl., nichtplanmäßige bis 2 600 ℳ einschl.)	10	15	27	40	54	Die Steigerung erhöht sich für jedes Kind um 1 ℳ
	b) Gruppe II (planmäßige Beamte bis 4 800 ℳ einschl., nichtplanmäßige bis 5 100 ℳ einschl.)	—	12	23	35	48	
	c) Gruppe III (planmäßige Beamte bis 7 800 ℳ einschl., nichtplanmäßige bis 8 100 ℳ einschl.)	—	—	10	21	33	
	Neben diesen Kriegsbeihilfen sind vom 1. 7. 1917 an laufende Kriegsteuerungszulagen gezahlt worden — siehe nachstehend.						
	Die Kriegsbeihilfen sind vom 1. 1. 1919 an in Wegfall gekommen.						

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge: Ledige ℳ	Verheiratete usw.: ohne Kinder ℳ	zu berücksichtigende Kinder: 1 ℳ	2 ℳ	3 ℳ	Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr ℳ
1. 7. 1917 General-Verfügung Nr. 18/1917	Neben den laufenden Kriegsbeihilfen laufende Kriegsteuerungszulagen:						
	a) für Verheiratete usw. mit einem Diensteinkommen bis 13 000 ℳ der Tarifklassen VI und IV	—	30	33	36	39	3
	" " V	—	45	49,50	54	58,50	4,50
	" " III	—	60	66	72	78	6
	" " II	—	75	82,50	90	97,50	7,50
	b) für Unverheiratete (allgemein und ohne Scheidung nach Klassen) mit einem Diensteinkommen bis 6000 ℳ	25	—	—	—	—	—
	Ledige, die Angehörige zu unterhalten haben, werden wie Verheiratete ohne Kinder behandelt.						
1. 7. 1917 General-Verfügung Nr. 21/1917	Den im Militärdienst (Heer und Marine) stehenden Beamten werden laufende Kriegsbeihilfen, Kriegsteuerungszulagen und Zuwendungen in solchem Umfang gewährt, daß sie sich geldlich nicht schlechter stehen, als wenn sie im heimatlichen Dienst geblieben wären.						
1. 4. 1918 Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 26/1918	Erhöhung der Kriegsteuerungszulagen (neben den weiterlaufenden Kriegsbeihilfen) für Verheiratete usw. mit einem Diensteinkommen bis 13 000 ℳ und für Unverheiratete mit einem Diensteinkommen bis 7800 ℳ:						
	1. in teueren[1]) Orten der Tarifklassen VI und IV	42	60	66	72	78	6
	2. in den übrigen Orten der Tarifklassen VI und IV	35	50	55	60	65	5
	3. in teueren[1]) Orten der Tarifklasse V	49	70	77	84	91	7
	4. in den übrigen Orten der Tarifklasse V	40,83	58,33	64,16	70	75,83	5,83
	5. in teueren[1]) Orten der Tarifklasse III	56	80	88	96	104	8
	6. in den übrigen Orten der Tarifklasse III	46,66	66,66	73,33	80	86,66	6,66
	7. in teueren[1]) Orten der Tarifklasse II	63	90	99	108	117	9
	8. in den übrigen Orten der Tarifklasse II	52,50	75	82,50	90	97,50	7,50

[1]) Als teuere Orte gelten alle Orte der Ortsklassen A und B und die in der Anlage 1 des Amtsblatts Nr. 26 von 1918 aufgeführten Orte.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge					Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr
		Ledige	Verheiratete usw.				
			ohne Kinder	zu berücksichtigende Kinder 1	2	3	
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1. 1. 1919 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 29/1919	**Neuregelung der laufenden Kriegsteuerungszulagen unter Wegfall der bisher gezahlten laufenden Kriegsbeihilfen.**						
	Drei Einkommensgruppen:						
	Gruppe I, planmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen bis 1 800 ℳ (nichtplanmäßige bis 2 100 ℳ),						
	Gruppe II, planmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen bis 4 800 ℳ (nichtplanmäßige bis 5 100 ℳ),						
	Gruppe III, planmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen bis 13 000 ℳ (nichtplanmäßige bis 13 300 ℳ).						
	Es erhalten in Orten der Ortsklasse A:						
	Gruppe I	160	200	250	300	350	50
	Gruppe II	156	195	245	295	345	50
	Gruppe III	152	190	240	290	340	50
	Es erhalten in sonstigen teueren Orten:						
	Gruppe I	144	180	220	260	300	40
	Gruppe II	136	170	210	250	290	40
	Gruppe III	128	160	200	240	280	40
	Es erhalten in allen übrigen Orten:						
	Gruppe I	120	150	180	210	240	30
	Gruppe II	112	140	170	200	230	30
	Gruppe III	104	130	160	190	220	30
	Abweichend von den bisherigen Bestimmungen sind Ledige mit eigenem Hausstand vom 1. 1. 1919 an den Verheirateten ohne Kinder gleichzustellen.						
1. 9. 1919 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 85/1919	Erhöhung der an Beamte in teueren und allen übrigen Orten zahlbaren Kinderzulagen von 40 und 30 ℳ auf monatlich 50 ℳ für jedes zu berücksichtigende Kind.						
	Die Teuerungszulagen in Ortsklasse A bleiben unverändert (wie vorstehend).						

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge: Ledige M	Verheiratete usw.: ohne Kinder M	zu berücksichtigende Kinder: 1 M	2 M	3 M	Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr M
	Es erhalten in sonstigen teueren Orten:						
	Gruppe I	144	180	230	280	330	50
	Gruppe II	136	170	220	270	320	50
	Gruppe III	128	160	210	260	310	50
	Es erhalten in allen übrigen Orten:						
	Gruppe I	120	150	200	250	300	50
	Gruppe II	112	140	190	240	290	50
	Gruppe III	104	130	180	230	280	50
1. 1. 1920 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 5/1920	Erhöhung der laufenden Kriegsteuerungszulagen (ausschließlich der Kinderzulagen) um 150 v H für die Zeit vom 1. 1. 1920 bis 31. 3. 1920.						
	Die bisher bestehende Einkommenshöchstgrenze von 13 000 M — bei den nichtplanmäßigen Beamten von 13 300 M — fällt fort.						
	Es erhalten mithin in Orten der Ortsklasse A:						
	Gruppe I	400	500	550	600	650	50
	Gruppe II	390	487,50	537,50	587,50	637,50	50
	Gruppe III	380	475	525	575	625	50
	Es erhalten in sonstigen teueren Orten:						
	Gruppe I	360	450	500	550	600	50
	Gruppe II	340	425	475	525	575	50
	Gruppe III	320	400	450	500	550	50
	Es erhalten in allen übrigen Orten:						
	Gruppe I	300	375	425	475	525	50
	Gruppe II	280	350	400	450	500	50
	Gruppe III	260	325	375	425	475	50

B. Einmalige Bewilligungen.

Stichtag	Art der Bewilligung
1. 12. 1916 General-Verfügung Nr. 18/1916	Einmalige Kriegsteuerungszulage a) für planmäßig angestellte Beamte mit einem Diensteinkommen bis 4 500 *M* einschl. b) » nicht » » » » » » » 4 800 » » Unverheiratete . . . . . . 40 *M* Verheiratete ohne zu berücksichtigende Kinder . . . . . . 60 » » mit 1 zu berücksichtigenden Kinde . . . . . . 90 » » » 2 » » Kindern . . . . . . 120 » » » 3 » » » . . . . . . 150 » » » 4 » » » . . . . . . 180 » » » 5 und mehr zu berücksichtigenden Kindern . 200 ».
1. 12. 1916 General-Verfügung Nr. 1/1917	Einmalige Kriegsteuerungszulage a) für planmäßig angestellte Beamte mit einem Diensteinkommen bis 4 500 *M* einschl. b) » nicht » » » » » » » 4 800 » » Unverheiratete . . . . . . — *M*, Verheiratete ohne zu berücksichtigende Kinder . . . . . . 40 » » mit 1 bis 4 zu berücksichtigenden Kindern . . . . . 40 » » » 5 » » » . . . . . 50 » » » 6 » » » . . . . . 80 » für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr . . . . . . 30 ».
1. 2. 1917 General-Verfügung Nr. 11/1917	Die einmaligen Kriegsteuerungszulagen sind auch denjenigen im Militärdienst (Heer und Marine) stehenden Beamten zu gewähren, die laufende Zuwendungen erhalten.
21. 12. 1917 General-Verfügung Nr. 25/1917	Einmalige Kriegsteuerungszulage a) für Verheiratete mit einem Diensteinkommen bis 13 000 *M*, b) » Unverheiratete » » » » 6 000 » ; Verheiratete 200 *M* und 20 *M* für jedes zu berücksichtigende Kind, Unverheiratete 150 *M*.
1. 9. 1918 General-Verfügung Nr. 15/1918	Einmalige Kriegsteuerungszulage für alle Beamte mit einem Diensteinkommen bis 20 000 *M* a) für Verheiratete: Grundbetrag 250 *M*, außerdem planmäßige Beamte den Monatsbetrag des Gehalts (ohne Wohnungsgeldzuschuß), nichtplanmäßige Beamte den um 30 *M* gekürzten Monatsbetrag des Tagegeldes usw. Der sich bei der Berechnung ergebende Betrag wird, soweit er hinter 500 *M* zurückbleibt, auf 500 *M* erhöht, soweit er 1 000 *M* überschreitet, auf 1 000 *M* ermäßigt. Außerdem für jedes zu berücksichtigende Kind 10 v H der Gesamtzulage, mindestens also 50 *M* und höchstens 100 *M* für jedes Kind; b) für Unverheiratete: 70 v H des für Verheiratete ohne Kinder zahlbaren Betrags, mindestens 350 *M* und höchstens 700 *M*.
20. 11. 1918 General-Verfügung Nr. 23/1918	Wiederholte einmalige Kriegsteuerungszulage unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang wie vorstehend.
3. 9. 1919 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 85/1919	Einmalige Beschaffungsbeihilfe. Ledige 600 *M*, Verheiratete 1 000 *M* und daneben 200 *M* für jedes zu berücksichtigende Kind. Zahlbar in zwei gleichen Teilbeträgen sogleich und Anfang Dezember.

C. Sonstige Zuwendungen.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung
1. 4. 1918 General-Verfügung Nr. 13/1918 (s. auch General-Verfügung Nr. 18/1919)	**Ausgleichzulagen** für Unterbeamte, wenn sie sich bei der planmäßigen Anstellung in ihrem Diensteinkommen verschlechtern. Auch Postbausekretären sind unter denselben Voraussetzungen Ausgleichzulagen zu bewilligen. Die Höhe der Zulage muß bei der Verschiedenartigkeit der Fälle für jeden Beteiligten besonders berechnet werden.
1. 7. 1918 General-Verfügung Nr. 19/1918	**Diätenbeihilfen.** Ledige Post- und Telegraphen-Assistenten, bautechnische Diätare und Post- und Telegraphen-Gehilfinnen erhalten, wenn sie ein Jahr lang den höchsten Diätensatz ihrer Klasse bezogen haben — Post- und Telegraphen-Gehilfinnen auch ohne diese Bedingung, wenn sie eine anstellungsberechtigende Dienstzeit von acht Jahren vollendet haben — als jährliche Diätenbeihilfe ein Zwölftel der Jahressumme ihres höchsten Diätensatzes, und zwar nach Abrundung: Post- und Telegraphen-Assistenten monatlich .... 12,75 M, bautechnische Diätare monatlich .... 15,50 „ Post- und Telegraphen-Gehilfinnen monatlich ... 10,25 „. Verheiratete Post- und Telegraphen-Assistenten und bautechnische Diätare erhalten nach einer fünfjährigen diätarischen Dienstzeit, Gehilfinnen nach Vollendung einer neunjährigen anstellungsberechtigenden Dienstzeit als jährliche Diätenbeihilfe drei Viertel des gesetzlichen Wohnungsgeldzuschusses am Orte ihres dienstlichen Wohnsitzes. Kein Diätar soll jährlich an Diäten und Diätenbeihilfen zusammen mehr beziehen, als er an Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß bei seiner planmäßigen Anstellung am bisherigen Dienstort beziehen würde. Den Post- und Telegraphen-Assistenten können neben der Diätenbeihilfe nach Bedürfnis außerordentliche Unterstützungen aus Titel 38a in solcher Höhe gezahlt werden, daß Beihilfe und Unterstützungen zusammen bei Unverheirateten den Betrag von 320 M, bei Verheirateten von 480 M jährlich erreichen. Assistenten, die keine Diätenbeihilfe beziehen, erhalten Unterstützungen aus Titel 38a in Höhe von 80 M für Ledige und 120 M für Verheiratete vierteljährlich (Stichtag 30. 9. 1918, 31. 12. 1918 und 31. 3. 1919). Diese Unterstützungen sind mit Wirkung vom 1. 4. 1919 an weggefallen (Verfügung des Reichspostministeriums vom 14. 5. 1919, IV N Nr. 1078). Ledige Postboten, Postillione der reichseigenen Posthaltereien und Telegraphenvorarbeiter erhalten, nachdem sie die zehnte Dienstalterszulage ein Jahr lang bezogen haben, als jährliche Diätenbeihilfe ein Zwölftel der Jahressumme ihres Höchsttagegeldes; dieselbe Beihilfe erhalten sie auch ohne diese Bedingung nach Zurücklegung einer anstellungsberechtigenden Dienstzeit von 12 Jahren. Verheiratete Postboten usw. erhalten unter denselben Voraussetzungen als jährliche Diätenbeihilfe drei Viertel des gesetzlichen Wohnungsgeldzuschusses am Dienstort. Tagegelder und Diätenbeihilfe zusammen sollen das Diensteinkommen, das der Postbote usw. bei seiner Anstellung als Postschaffner am bisherigen Dienstort erhalten würde, nicht übersteigen.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung
1. 12. 1918 Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 12/1919	**Demobilmachungs- (Betriebs-) Zulagen (nur vorübergehend) nur für mittlere und untere Beamte des Betriebsdienstes.** Abgestuft nach den Lohngruppen der Eisenbahnverwaltung in Beträgen von 120 *M* bis 30 *M* monatlich. Die Zulagen für Januar und Februar 1919 sind auf die vom 1. 1. 1919 an erhöhten laufenden Kriegsteuerungszulagen angerechnet worden, die Beamten haben also nur die für Dezember 1918 gezahlten Demobilmachungszulagen erhalten. Vom 1. März 1919 an ist die Demobilmachungszulage ganz weggefallen (Amtsblatt Nr. 29/1919).
General-Verfügungen Nr. 14/1916 » 17/1917 » 10/1918 » 15/1919	**Gewährung von unverzinslichen Gehaltsvorschüssen zur Beschaffung von Wintervorräten an Kartoffeln und Heizstoffen bis zur Höhe eines Monatsbetrags des gesamten Diensteinkommens.**

2. Postagenten und Postagentinnen.

A. Laufende Bewilligungen.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge: Ledige *M*	Verheiratete usw.: ohne Kinder *M*	zu berücksichtigende Kinder: 1 *M*	2 *M*	3 *M*	Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr *M*
1. 7. 1916 General-Verfügung Nr. 5/1916	Kriegsbeihilfen für Postagenten und Postagentinnen, deren Einkommen vorwiegend in der Vergütung für die Wahrnehmung der Postdienstgeschäfte besteht:						
	in Orten der Tarifklasse A und B...	—	8	12	14	18	4
	» » » » C » D...	—	6	10	12	16	4
	» » » » E........	—	5	8	10	14	4
1. 2. 1917 General-Verfügung Nr. 3/1917	Erhöhung der Kriegsbeihilfen unter Wegfall der Staffelung nach Tarifklassen..	—	12	17	22	27	5
	Wenn Angehörige zu unterhalten sind	12	—	—	—	—	—
1. 4. 1917 General-Verfügung Nr. 14/1917	Erhöhung der Kriegsbeihilfen auf.......	10	15	27	40	54	Die Steigerung erhöht sich für jedes weitere Kind um 1 *M*.
1. 7. 1917 General-Verfügung Nr. 19/1917	Für alle Postagenten und Postagentinnen Gewährung widerruflicher Kriegszulagen bis zur Höhe von 30 v H ihrer Gesamtvergütung.						

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge: Ledige	Verheiratete usw: ohne Kinder	zu berücksichtigende Kinder: 1	2	3	Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
	Neben den Kriegszulagen laufende Kriegsbeihilfen für die Postagenten und Postagentinnen, deren Einkommen vorwiegend in der Vergütung für Wahrnehmung der Postdienstgeschäfte besteht, in Höhe von	10	15	27	40	54	Wie vor.
1. 4. 1918 General-Verfügung Nr. 9/1918	Erhöhung der Kriegszulagen für alle Postagenten und Postagentinnen bis zu 50 v H der Gesamtvergütung. Die Sätze der laufenden Kriegsbeihilfe ändern sich nicht	10	15	27	40	54	Wie vor.
1. 1. 1919 General-Verfügung Nr. 9/1919	Erhöhung der Kriegszulagen bis zu 100 v H der Gesamtvergütung für alle Postagenten und Postagentinnen. Die laufenden Kriegsbeihilfen fallen weg. Dafür können diejenigen Postagenten und Postagentinnen, die voll oder überwiegend durch ihre Tätigkeit im Postdienst in Anspruch genommen werden, Kinderzulagen erhalten, die ein Fünftel der Kriegszulagen, mindestens jedoch 20 ℳ und höchstens 30 ℳ monatlich für jedes Kind, betragen. Der Höchstsatz von 100 v H soll bei der Festsetzung der Kriegszulage nur solchen Postagenten und Postagentinnen zuteil werden, die voll oder überwiegend durch ihre Tätigkeit im Postdienst in Anspruch genommen werden.						
1. 9. 1919 Verfügung des Reichspostministeriums v. 12. 11. 1919 VI U 25	Erhöhung der Kinderzulagen auf ein Drittel der laufenden Kriegszulagen, höchstens auf 50 ℳ monatlich.						
1. 1. 1920 General-Verfügung Nr. 5/1920	Die Kriegszulagen der Postagenten und Postagentinnen sind für die Zeit vom 1. 1. 1920 bis 31. 3. 1920 in der Regel nach dem Satze von 250 v H der aus Titel 31 und 31a zahlbaren Gesamtvergütung, jedoch höchstens auf monatlich 375 ℳ, zu bemessen. Auf Kinderzulagen erstreckt sich die Erhöhung nicht.						

B. Einmalige Zuwendungen.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	
Stichtag 1. 12. 1916 General-Verfügung Nr. 18/1916	Einmalige Kriegsteuerungszulage für diejenigen Postagenten und Postagentinnen, deren Einkommen vorwiegend in der Vergütung für Wahrnehmung der Postdienstgeschäfte besteht:	
	Unverheiratete	40 ℳ,
	Verheiratete ohne zu berücksichtigende Kinder	60 »
	» mit 1 zu berücksichtigenden Kinde	90 »
	» » 2 » » Kindern	120 »
	» » 3 » » »	150 »
	» » 4 » » »	180 »
	» » 5 und mehr zu berücksichtigenden Kindern	200 ».

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung
1. 12. 1916 General-Verfügung Nr. 1/1917	Wiederholte einmalige Kriegsteuerungszulage unter derselben Voraussetzung: Unverheiratete . . . . — M, Verheiratete ohne zu berücksichtigende Kinder . . . . 40 » » mit 1 bis 4 zu berücksichtigenden Kindern . . . . 40 » » » 5 » » » . . . . 50 » » » 6 » » » . . . . 80 » für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr . . . . 30 ».
1. 1. 1918 General-Verfügung Nr. 2/1918	Einmalige Kriegszulage für alle Postagenten und Postagentinnen, die gemäß General-Verfügung Nr. 19/1917 laufende Kriegszulagen beziehen, in Höhe von 75 M.
1. 9. 1918 General-Verfügung Nr. 17/1918	Einmalige Kriegszulage für diejenigen Postagenten und Postagentinnen, die am 1. 9. 1918 seit mindestens 6 Monaten laufende Kriegszulagen bezogen haben, in Höhe des Sechsfachen der für den Monat September gewährten laufenden Kriegszulage.
1. 12. 1918 General-Verfügung Nr. 25/1918	Wiederholte einmalige Kriegszulage in derselben Höhe — Stichtag 1. 12. 1918 — und an dieselben Postagenten und Postagentinnen.
3. 9. 1919 General-Verfügung Nr. 21/1919	Einmalige außerordentliche Beschaffungsbeihilfe für alle Postagenten und Postagentinnen, die widerrufliche laufende Kriegszulagen beziehen, in Höhe von $^5/_9$ des Jahresbetrags der Kriegszulage. Daneben erhalten diejenigen Postagenten und Postagentinnen, die laufende Kinderzulagen beziehen, $^1/_9$ des Jahresbetrags ihrer Kriegszulage für jedes zu berücksichtigende Kind. Zahlbar sofort und Anfang Dezember 1919 in zwei gleichen Teilbeträgen.
	C. Sonstige Zuwendungen.
1. 12. 1918 Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 18/1919	Demobilmachungszulage für die Postagenten und Postagentinnen, die laufende Kriegszulagen beziehen, in Höhe von 50 v H der für Beamte am Orte zuständigen Zulage, mindestens aber 30 M monatlich. Die Demobilmachungszulage ist mit Ablauf des Februar 1919 weggefallen; für die Monate Januar und Februar 1919 sind die gezahlt gewesenen Beträge auf die vom 1. 1. 1919 an neubewilligten Kriegszulagen und Kinderzulagen angerechnet worden; die Postagenten und Postagentinnen haben mithin die Demobilmachungszulage nur für Dezember 1918 erhalten.

3. Beamte im Ruhestand und Hinterbliebene von Beamten usw.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung
Verfügung des Reichs-Postamts vom 14. 1. 1917 N Nr. 64	Einmalige außergewöhnliche Kriegsunterstützung bis zum Betrag von 100 M für bedürftige Beamte i. R. und bedürftige Hinterbliebene von Beamten und Ruhegehaltsempfängern, wenn das Gesamteinkommen des im Ruhestand lebenden Beamten weniger als 2 500 M, das der Witwe, und zwar ohne Waisen- und Erziehungsgeld, weniger als 1 200 M beträgt.
Verfügung des Reichs-Postamts vom 12. 6. 1917 N Nr. 898	Wiederholte einmalige außergewöhnliche Kriegsunterstützung in demselben Umfang und unter denselben Voraussetzungen. Es sind auch Vollwaisen zu berücksichtigen.
1. 7. 1917 General-Verfügung Nr. 24/1917	Gewährung laufender Kriegsbeihilfen (nur auf Antrag) an bedürftige Beamte i. R. und an bedürftige Hinterbliebene usw. in Höhe von 30 v H — bei besonderem Bedürfnis darüber hinaus — von dem Betrag, der dem Beamten an Kriegsbeihilfe und Kriegsteuerungszulage zustehen würde, wenn er noch im Dienste wäre, und zwar unter Zugrundelegung des von ihm zuletzt bezogenen ruhegehaltsfähigen Diensteinkommens ohne Wohnungsgeldzuschuß. Die auf Grund der vorstehenden Bewilligung (Verfügung des Reichs-Postamts vom 12. 6. 1917) gezahlten einmaligen Kriegsunterstützungen sind anzurechnen.
1. 12. 1917 General-Verfügung Nr. 1/1918	1. Beschränkung der laufenden Kriegsbeihilfe von 30 v H, wenn die sonstigen Einnahmen des Beamten i. R. sowie der Witwen usw. über den Unterschiedsbetrag zwischen dem Ruhegehalt usw. und dem zuletzt bezogenen Gehalt usw. hinausgehen. In besonderen Fällen der Bedürftigkeit kann über den Satz von 30 v H, jedoch nicht über 100 v H, hinausgegangen werden. 2. Gewährung einmaliger Kriegsteuerungszulagen — Stichtag 21. 12. 1917 — an alle Beamte i. R. und Hinterbliebene von Beamten usw., die laufende Kriegsbeihilfen erhalten, in Höhe von 30 bis 100 v H der gemäß General-Verfügung Nr. 25/1917 an Beamte im Dienst zahlbaren einmaligen Kriegsteuerungszulagen, das sind für Verheiratete 200 M und 20 M für jedes zu berücksichtigende Kind, für Unverheiratete 150 M. Für Vollwaisen sind je 20 M zu zahlen.
1. 4. 1918 Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 30/1918	Neuregelung der laufenden Kriegsbeihilfen — nur auf Antrag — an bedürftige Beamte i. R. und an bedürftige Hinterbliebene von Beamten usw. Als Mindestsatz der laufenden Kriegsbeihilfe sind 50 v H desjenigen Betrags zu gewähren, der an Kriegsbeihilfe und Kriegsteuerungszulagen unter Zugrundelegung des zuletzt bezogenen ruhegehaltsfähigen Diensteinkommens (ohne Wohnungsgeldzuschuß) zuständig sein würde, wenn der Beamte noch im Dienste wäre. Nur infolge Anrechnung von Nebeneinnahmen kann der Mindestsatz eine Einschränkung erfahren. Aus besonderen Gründen, z. B. bei hochbetagten oder kranken Personen, kann über 50 v H bis zum Vollsatz von 100 v H hinausgegangen werden, ebenso auch dann, wenn ein Beamter, der bereits Kriegsteuerungsbezüge bezogen hat, in den Ruhestand getreten oder verstorben ist. In teueren Orten sind die erhöhten Bezüge zahlbar. Etwaige Nebeneinnahmen sind in bestimmten Grenzen anzurechnen. Den Beziehern von laufenden Unterstützungen, Erziehungsbeihilfen usw. können laufende Kriegsteuerungszuschüsse gewährt werden.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung
Stichtag 1. 9. 1918 General-Verfügung Nr. 16/1918	Einmalige außerordentliche Kriegsbeihilfe an bedürftige Beamte i. R. und an bedürftige Hinterbliebene von Beamten usw. in Höhe von mindestens 50 v H und höchstens 100 v H des Betrags, der an einmaliger Kriegsteuerungszulage gemäß General-Verfügung Nr. 15/1918 zahlbar wäre, wenn der Beamte noch im Dienste wäre (Grundbetrag von 250 *M* und Monatsbetrag des Gehalts ohne Wohnungsgeldzuschuß; Verheiratete mindestens 500 *M*, höchstens 1 000 *M*, für jedes Kind mindestens 50 *M*, höchstens 100 *M*; Ledige 70 v H, mindestens 350 *M*, höchstens 700 *M*).
Stichtag 20. 11. 1918 General-Verfügung Nr. 21/1918	Wiederholte einmalige außerordentliche Kriegsbeihilfe unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang.
1. 1. 1919 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 31/1919	Neuregelung der laufenden Kriegsbeihilfen für bedürftige Beamte i. R. und bedürftige Hinterbliebene von Beamten usw., rückwirkend vom 1. 1. 1919 an. Nur auf Antrag. Als Mindestsatz der Kriegsbeihilfe sind 50 v H desjenigen Betrags zu gewähren, der an Kriegsteuerungszulagen gemäß Amtsblatt Nr. 29/1919 dem Beamten zustehen würde, wenn er noch im Dienste wäre (unter Zugrundelegung des zuletzt bezogenen ruhegehaltsfähigen Diensteinkommens ohne Wohnungsgeldzuschuß). Näheres siehe Beamte im Dienst. Nur infolge Anrechnung von Nebeneinnahmen kann der Mindestsatz eine Einschränkung erfahren. Aus besonderen Gründen kann, wie bisher, über 50 v H bis zum Vollsatz von 100 v H hinausgegangen werden.
Stichtag 3. 9. 1919 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 89/1919	Außerordentliche einmalige Beschaffungsbeihilfe für Beamte i. R. und für Hinterbliebene von Beamten usw. Nur im Falle des Bedürfnisses beim Vorliegen der Voraussetzungen für die Bewilligung laufender Kriegsbeihilfen. Mindestens 50 v H, höchstens 100 v H der gemäß Amtsblatt Nr. 85/1919 den Beamten im Dienst zahlbaren Beschaffungsbeihilfe (600 *M* für Ledige, 1 000 *M* für Verheiratete, 200 *M* für jedes zu berücksichtigende Kind). In zwei gleichen Teilbeträgen zahlbar: 1. sofort, 2. Anfang Dezember.
Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 105/1919	Bei der Errechnung laufender Kriegsbeihilfen für über 65 Jahre alte Beamte, die auf Grund des Gesetzes vom 12. 9. 1919 in den Ruhestand treten und ein um 10 v H, mindestens aber um 300 *M*, erhöhtes Ruhegehalt beziehen, ist für die Feststellung des Unterschiedsbetrags zwischen Ruhegehalt und zuletzt bezogenem ruhegehaltsfähigem Diensteinkommen nicht das erhöhte, sondern das an sich zuständige Ruhegehalt zugrunde zu legen.
1. 1. 1920 Amtsblatt des Reichspostministeriums Nr. 5/1920	Erhöhung der laufenden Kriegsbeihilfen um 150 v H im Rahmen der bisherigen Grundsätze — siehe vorstehend bei der vom 1. 1. 1919 an eingetretenen Neuregelung (Amtsblatt Nr. 31/1919) —. Die bisherige Diensteinkommensgrenze von 13 000 *M* kommt in Wegfall.

4. Lohnangestellte.

A. Laufende Bewilligungen.

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge: Ledige ℳ	Verheiratete usw.: ohne Kinder ℳ	zu berücksichtigende Kinder: 1 ℳ	2 ℳ	3 ℳ	Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr ℳ
Juni 1915 Verfügung des Reichs-Postamts vom 11. 6. 1915 J 1036	1. Widerrufliche Zuschläge zu den Tagelöhnen an alle Telegraphenarbeiter im Bedürfnisfall nach Ermessen der O. P. D.						
1. 1. 1916 Verfügung des Reichs-Postamts vom 13. 1. 1916 N 1370	2. a) Für Lohnangestellte und Arbeiter im allgemeinen: Lohnzuschüsse nach Bedarf an Personen bis 2400 ℳ Einkommen mit Kindern unter 15 Jahren, und zwar männliche Arbeiter bis zu 50 Pf. täglich, weibliche Arbeiter bis zu 30 Pf. täglich.						
Verfügung des Reichs-Postamts vom 12. 1. 1916 J 3005	b) Für Telegraphenarbeiter: Erhöhung der Zuschläge (siehe oben), wenn Kinder unter 15 Jahren zu unterhalten sind, bis 15 ℳ monatlich.						
1. 7. 1916 General-Verfügung Nr 10/1916	3. a) Für Lohnangestellte und Arbeiter im allgemeinen: Teuerungszulagen nach Bedarf unter Wegfall der Lohnzuschüsse.						
	Verheiratete mit einem Einkommen bis 2 700 ℳ je nach der Tarifklasse	—	5-8	8-12	10-14	14-18	4
	Verheiratete mit einem Einkommen von 2 700 bis 3 300 ℳ je nach der Tarifklasse	—	—	5-8	7-10	10-13	3
	Unverheiratete je nach der Tarifklasse	4-6	—	—	—	—	—
	Unverheiratete Aushelferinnen im Fernsprechdienst, die Tagelohn bis zur Höhe des Mindesttagegeldes der Gehilfinnen beziehen, ferner Gehilfinnen bei Postämtern III mit Anfangsvergütung und Markenverkäuferinnen bis zu	5-7,50	—	—	—	—	—
Verfügung des Reichs-Postamts vom 27. 7. 1916 J 1981	b) Für Telegraphenarbeiter: Teuerungszuschläge zu den Tagelöhnen wie unter 3a.						

Zeitpunkt der Bewilligung	Art der Bewilligung	Monatsbeträge					Für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr
		Ledige	Verheiratete usw.				
			ohne Kinder	zu berücksichtigende Kinder 1	2	3	
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1. 2. 1917 General-Verfügung Nr. 5/1917	4. a) Für Lohnangestellte und Arbeiter bis 4 800 ℳ Einkommen: Erhöhung der Teuerungszulagen unter Wegfall der Staffelung nach Einkommen und Tarifklassen	9	12	17	22	27	5
Verfügung des Reichs-Postamts vom 31. 1. 1917 N 184	b) Für Telegraphenarbeiter: Erhöhung der Teuerungslohnzuschläge bis zu u. U. Erhöhung bis zur Monatseinnahme der Eisenbahn-Telegraphenunterhaltungsarbeiter an Lohnzuschüssen an demselben Amtsort.	9	12	17	22	27	5
1. 8. 1917 General-Verfügung Nr. 20/1917	5. Erhöhung der Teuerungszulagen (siehe unter 4a) bis auf	24-32	26-36	30-42	32-46	34-50	2-4
Verfügung des Reichs-Postamts vom 23. 8. 1917 J 3521 a	Die Löhne und die Lohnzuschläge der Telegraphenarbeiter sind unter Beachtung der Verfügung des Reichs-Postamts vom 31. 1. 1917 N 184 (siehe unter 4b) entsprechend zu erhöhen.						
1. 12. 1917 Verfügung des Reichs-Postamts vom 20. 12. 1917 N 1618	6. Die vom 1. 8. 1917 an gültigen Höchstsätze (siehe unter 5) können überschritten werden, damit die Hilfskräfte in ihren Bezügen nicht hinter gleichartigen Klassen von Lohnempfängern anderer Verwaltungen zurückbleiben.						
1. 7. 1917	Die Lohnangestellten höherer Ordnung, zu denen u. a. die Architekten und Techniker, Anwärterinnen auf Stellen für Post- und Telegraphengehilfinnen, vollbeschäftigte Gehilfinnen bei Postämtern III und Markenverkäuferinnen gerechnet werden, erhalten seit dem 1. 7. 1917 — General-Verfügung Nr. 18/1917 — laufende Kriegsbeihilfen und laufende Kriegsteuerungszulagen nach den Bestimmungen für Beamte im Dienst, Architekten und Bautechniker schon seit dem 1. 4. 1917 laut General-Verfügung Nr. 14/1917.						

B. Einmalige Bewilligungen.

Stichtag	Art der Bewilligung
	Die Lohnangestellten höherer Ordnung haben die einmaligen Kriegsbewilligungen nach den Grundsätzen für Beamte im Dienst erhalten.
1. 12. 1916 General-Verfügung Nr. 19/1916	1. Gewährung einmaliger Kriegsteuerungszulagen für vollbeschäftigte (männliche und weibliche) Arbeiter und sonstige Lohnempfänger, die bisher schon laufende Teuerungslohnzuschläge oder Teuerungszulagen erhalten haben: für Unverheiratete . . . . 40 ℳ, » Verheiratete ohne zu berücksichtigende Kinder . . . . 60 » » » mit 1 zu berücksichtigenden Kinde . . . . 80 » » » » 2 » » Kindern . . . . 90 » » » » 3 » » » . . . . 100 » » » » 4 » » » . . . . 110 » » » » 5 und mehr zu berücksichtigenden Kindern . . 120 ».
1. 12. 1916 General-Verfügung Nr. 2/1917	2. Wiederholte einmalige Kriegsteuerungszulage unter denselben Voraussetzungen wie zu 1. Unverheiratete . . . . — ℳ, Verheiratete ohne zu berücksichtigende Kinder . . . . . . 40 » » mit 1 bis 5 zu berücksichtigenden Kindern . . 40 » » » 6 » » » . . 50 » für jedes weitere zu berücksichtigende Kind mehr . . . . . . 10 ».
20. 8. 1918 General-Verfügung Nr. 14/1918	3. Einmalige Teuerungszulage für die zur Befriedigung eines Dienstbedürfnisses von längerer Dauer ständig beschäftigten Lohnempfänger, die laufende Teuerungszulagen (Teuerungslohnzuschläge) beziehen: a) vollbeschäftigte Lohnempfänger über 18 Jahre, die am Stichtag eine zusammenhängende Beschäftigungszeit von mindestens 6 Monaten im Dienste der Post- und Telegraphenverwaltung zurückgelegt hatten, das Sechsfache der für August zuständigen laufenden Teuerungszulage (Teuerungslohnzuschläge), höchstens jedoch 500 ℳ; b) desgl. unter 18 Jahren das Dreifache der für August zuständigen laufenden Teuerungszulage; c) desgl. diejenigen über 18 Jahre, wenn sie nicht volle 6 Monate beschäftigt, aber vor dem 1. 6. 1918 eingetreten und seitdem ununterbrochen beschäftigt worden sind, das Dreifache der für August zuständigen laufenden Teuerungszulage; d) nichtvollbeschäftigte Lohnempfänger erhalten den entsprechenden Teilbetrag.
20. 11. 1918 General-Verfügung Nr. 22/1918	4. Einmalige Teuerungszulage unter denselben Voraussetzungen wie zu 3. Für c) muß der Eintritt vor dem 1. 10. 1918 erfolgt sein. Zu zahlen ist das Sechsfache oder Dreifache der für November zuständigen laufenden Teuerungszulage.

Stichtag	Art der Bewilligung
Verfügung des Reichspostministeriums vom 10.2.1919 N 340	5. Außerordentliche Unterstützung für Lohnempfänger (einschl. Telegraphenarbeiter) und deren Hinterbliebene, die laufende Unterstützung oder Erziehungsbeihilfe aus der Postkasse beziehen, je nach Bedürfnis 75 M bis 150 M.
3. 9. 1919 General-Verfügung Nr. 24/1919	6. Gewährung einer einmaligen Beschaffungsbeihilfe für Lohnempfänger (einschließlich Telegraphenarbeiter): a) ledige im Alter von 21 Jahren und darüber bis zu . 400 M, b) » » » unter 21 » bis zu . . . . 200 » c) verheiratete bis zu . . . . 600 » d) für jedes zu berücksichtigende Kind bis zu . . . . 200 ». Nichtvollbeschäftigte Lohnempfänger erhalten den entsprechenden Teilbetrag. Die Beihilfe ist in zwei gleichen Teilbeträgen sofort und in der ersten Hälfte des Dezember zu zahlen.
	C. Sonstige Zuwendungen.
General-Verfügungen Nr. 14/1916 » 17/1917 » 10/1918 » 15/1919	Gewährung von unverzinslichen Lohnvorschüssen zur Beschaffung von Wintervorräten an Kartoffeln und Heizstoffen an ständig beschäftigte Lohnangestellte und Arbeiter bis zur Höhe des Monatsdiensteinkommens.

Die Darstellung läßt erkennen, wie sich aus den geringen Kriegsbeihilfen des Jahres 1915 unter dem Drucke der stets wachsenden Teuerung nach und nach die recht ansehnlichen Kriegsteuerungsbezüge entwickelt haben, die den Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung später bis zum 31. März 1920 gezahlt worden sind. Wie sehr sie aber auch zugenommen haben, mit der geradezu ungeheuren Verteuerung aller Bedürfnisse vermochten sie doch nicht Schritt zu halten, und es wird kaum einen Beamten in unserer Verwaltung geben, der nicht gern auf jede Kriegsteuerungszulage verzichtet hätte, wenn er dafür die Lebensverhältnisse vor dem Kriege hätte eintauschen können, so knapp das Einkommen der Beamten im Vergleich zu anderen Berufskreisen auch damals schon bemessen war.

Im Anschluß hieran soll noch in kurzem Umriß dargelegt werden, welche Teuerungszulagen die Postbeamten in Bayern und Württemberg im Kalenderjahr 1919 bezogen haben. In beiden Ländern hat die im Laufe des Jahres 1919 vorgenommene Neuregelung der laufenden Kriegszulagen rückwirkende Kraft vom 1. Januar 1919 an erhalten, wie es auch bei der Reichs-Postverwaltung geschehen ist.

Bayern.

1. Beamte im Dienst.

a) Laufende Teuerungszulage.

Es sind 3 Gruppen gebildet:

Gruppe I	mit Diensteinkommen bis	2 400 M,
" II	" " "	5 500 "
" III	" " "	14 000 " .

Der Wohnungsgeldzuschuß ist mitzurechnen.

Die Höhe der Zulage ist verschieden je nach der Zugehörigkeit des Amtsorts zur Ortsklasse A, B oder C.

Es erhalten jährlich:

	Gruppe I		Gruppe II		Gruppe III	
in Ortsklasse	Verheiratete	Ledige	Verheiratete	Ledige	Verheiratete	Ledige
	M	M	M	M	M	M
A.....	2 400	1 920	2 340	1 872	2 280	1 824
B.....	2 160	1 728	2 040	1 632	1 920	1 536
C.....	1 800	1 440	1 680	1 344	1 560	1 248.

Die Kinderzulage beträgt für alle 3 Gruppen: in Ortsklasse A 600 M, B 480 M, C 360 M jährlich.

b) Laufende Ausgleichzulage.

3 Gruppen:	I	mit Diensteinkommen bis	3 000 M,
	II	" " "	4 800 "
	III	" " "	14 000 " .

Es erhalten jährlich in Ortsklasse	A	B	C
	M	M	M
die Beamten der Gruppe I	960	840	720
" " " " II	600	480	360 .
" " " " III	360	240	120.

c) Einmalige Beschaffungsbeihilfe.

Verheiratete Beamte 500 M und für jedes zu berücksichtigende Kind 100 M, ledige Beamte 300 M. Stichtag und Zahltag 1. 12. 1919.

2. Beamte im Ruhestand und Hinterbliebene usw.

a) Laufende Teuerungszulagen.

Ledige Beamte i. R. und Witwen ohne Kinder bei Gesamteinkommen	bis 2 700 M	monatlich	40 M,
von mehr als 2 700 M	" 5 400 "	"	35 "
Witwen mit Kindern	" 2 700 "	"	45 "
	" 5 400 "	"	40 "
	" 7 800 "	"	35 "
Verheiratete Beamte i. R. mit Gesamteinkommen	" 2 700 "	"	50 "
	" 5 400 "	"	45 "
	" 9 300 "	"	40 " .

Kinderzulage erhalten die Beamten i. R. bis zum Gesamteinkommen von 9900 M,
Witwen .... » » » » 8700 ».
Sie beträgt bei Beamten i. R. für jedes Kind monatlich 12 »
» Witwen...... » » » » 15 ».

Eigenes Einkommen der Kinder soll mit Kinderzulage 50 M monatlich nicht übersteigen. Doppeltverwaiste Beamtenkinder erhalten besondere Teuerungsbeihilfen. Für Beamte, die vom 1. 1. 1919 an oder später in den Ruhestand getreten sind, gelten besondere Bestimmungen.

b) Einmalige Beschaffungsbeihilfe.

Verheiratete Beamte i. R. 500 M und für jedes zu berücksichtigende Kind 100 M, ledige Beamte i. R. 300 M, Doppelwaisen 200 M, Beamtenwitwen 500 M, sofern sie Kinder zu unterhalten haben und ihr Gesamteinkommen nicht mehr als 7 800 M beträgt, sonst 300 M.

Stichtag und Zahltag: für die erste Hälfte 1. 10. 1919, für die zweite Hälfte 1. 12. 1919.

Württemberg.

1. Beamte im Dienst.

a) Laufende Teuerungszulagen,
bestehend in Gehalts- und Wohnungszulagen.

Gehaltszulagen: Verheiratete erhalten je nach Zugehörigkeit zu den vier Wohnungsgeldtarif-Ortsklassen und sieben Gehaltsordnungsabteilungen jährlich 3 000 M bis 2 450 M, nichtplanmäßige Beamte täglich 8,20 M bis 7,25 M.

Ledige werden, wenn sie planmäßige Beamte sind, um 300 M jährlich gekürzt, nichtplanmäßige um 80 Pf. täglich; sind sie noch nicht 21 Jahre alt, so erhalten sie 2 M täglich.

Für jedes zu berücksichtigende Kind werden 360 M jährlich gezahlt.

Wohnungszulage: verschieden nach vier Ortsklassen und sechs Gehaltsabteilungen mit jährlich 400 M bis 150 M für planmäßige Beamte und Tagegeldern von 95 Pf. bis 35 Pf. für nicht planmäßige Beamte.

b) Einmalige Teuerungszulage.

Stichtag: 1. 10. 1919.

a) Verheiratete männliche Beamte

in Ortsklasse	I	1 000 M	und für jedes zu berücksichtigende Kind	240 M,
» »	II	950 »	» » » » » »	220 »
» »	III	900 »	» » » » » »	200 »
» »	IV	850 »	» » » » » »	180 »;

b) für die übrigen Beamten über 21 Jahre 60 v. H.;
c) » » » » unter 21 Jahren 40 v. H.

Für die Beamten mit freier Beköstigung besondere, niedrigere Sätze. Beamte, die am 1. 10. 1919 noch nicht volle 12 Monate im Staatsdienst beschäftigt waren, erhielten je nach Dauer ihrer Beschäftigung nur $^3/_4$ bis $^1/_4$ der Zulage. Die Zulage war zur Hälfte sofort, die andere Hälfte am 15. 12. 1919 zu zahlen. Die zweite Hälfte wurde nur dann gezahlt, wenn die Entrichtung der Einkommensteuer des Empfangsberechtigten in den am 1. 8. und 1. 11. fälligen Beträgen erfolgt oder sichergestellt war.

2. Beamte im Ruhestand und Hinterbliebene usw.

a) Laufende Teuerungszulage.

Verheiratete Beamte i. R. jährlich . . .	1 100 M,
Ledige » » » . .	750 »
Witwen jährlich	750 »
Vollwaisen jährlich	250 »
Halbwaisen jährlich	150 ».

Ledige Beamte i. R. über 32 Jahre werden wie Verheiratete bedacht.

Die Teilzulage für Beamte i. R. und Witwen erhöht sich um jährlich 100 M, wenn der Beamte vor dem 1. 4. 1907 aus dem Dienste geschieden ist.

b) Einmalige Teuerungszulage.
Stichtag: 1. 10. 1919.

	I	II	III	IV
a) Verheiratete männliche und die ihnen gleichgestellten männlichen und weiblichen Beamten i. R. in Ortsklasse	1 000 M	950 M	900 M	850 M,
b) die nicht unter a) fallenden Beamten i. R. 60 v H, also	600 »	570 »	540 »	510 »
c) Witwen	700 »	650 »	600 »	550 »
d) Vollwaisen, Halbwaisen und Kinder	240 »	220 »	200 »	180 ».

Auszahlung in zwei gleichen Beträgen: erste Hälfte sofort, zweite Hälfte am 15. 12. 1919.

Die zweite Hälfte wurde nur ausgezahlt, wenn die Entrichtung der Einkommensteuer des Empfangsberechtigten in den am 1. 8. und 1. 11. fälligen Beträgen erfolgt oder sichergestellt war.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1918[1]).

Die durch verkehrserschwerende Maßnahmen kriegführender Staaten verursachte Beeinträchtigung des Telegraphenverkehrs mit dem Ausland hat auch im Berichtsjahr keine Milderung erfahren, auch nicht nach Eintritt der Waffenruhe. Dessenungeachtet hat die Zahl der aufgegebenen Auslandstelegramme, die im Vorjahr um ein volles Drittel zurückgegangen war, wieder zugenommen. Das bereits im letztjährigen Bericht verzeichnete Anwachsen des inländischen Telegraphenverkehrs hat weiterhin angehalten, ebenso die außerordentliche Steigerung des inländischen Fernsprechverkehrs. Die andauernd starke Inanspruchnahme von Telegraph und Fernsprecher steht ohne Zweifel in engem Zusammenhang mit den Einschränkungen im Bahn- und Postverkehr.

Besonders stark war der Zuwachs an Fernsprechteilnehmern; die im vorjährigen Bericht verzeichnete, bis dahin höchste Jahreszunahme von 4 933 Teilnehmern bleibt hinter der des Berichtsjahrs mit 8 424 neuen Anschlüssen weit zurück. Der jährliche Zuwachs betrug vor dem Krieg etwa 4 000 Teilnehmer. Bemerkenswert ist dabei die verhältnismäßig starke Vermehrung auch in kleineren Ortschaften und auf dem Lande.

---

[1]) Nach dem Bericht der schweizerischen Telegraphen- und Telephonverwaltung über ihre Geschäftstätigkeit im Jahre 1918.

Die Abnahme des **Durchgangstelegraphenverkehrs**, der sich nahezu ausschließlich auf die Beförderung von **Kriegsgefangenentelegrammen** beschränkte, hängt mit der Rückkehr von Kriegsgefangenen in die Heimat zusammen. Von und an Kriegsgefangene in Österreich und Ungarn einerseits und in Italien anderseits wurden im ganzen 334 168 Telegramme vermittelt; davon entfallen 154 199 auf die Richtung Österreich-Ungarn–Italien und 179 969 auf die entgegengesetzte Richtung. Im Verkehr mit Kriegsgefangenen zwischen Österreich-Ungarn und Rußland über Frankreich wurden 521 Telegramme vermittelt, davon 16 in der Richtung Österreich-Ungarn–Rußland und 505 in der Gegenrichtung.

An **gebührenfreien** Nachrichten wurden befördert 366 861 Telegramme (im Vorjahr 354 281), darunter 182 551 Telegramme in Heeresdienstangelegenheiten. Ferner wurden vermittelt 2 853 071 gebührenfreie Ortsgespräche gegen 2 980 739 im Jahre 1917 und 1 700 324 gebührenfreie Ferngespräche gegen 1 928 394 im Vorjahr. Von den Gesprächen in Heeresdienstangelegenheiten waren 1 530 334 Ortsgespräche und 1 287 658 Ferngespräche.

Dank der Zunahme des Fernsprechverkehrs schließt die Gewinn- und Verlustrechnung der Verwaltung mit einem Einnahmeüberschuß von 7 560 837,56 Fr. ab.

Es haben betragen	1917 Fr.	1918 Fr.	Gegen das Vorjahr mehr + weniger — Fr.
die Einnahmen	30 807 150	38 419 353	+ 7 612 203
die Ausgaben	22 904 084	30 858 515	+ 7 954 431
der Überschuß	7 903 066	7 560 838	— 342 228.

Der Voranschlag, einschließlich der nachträglich bewilligten Teuerungszulagen, sah einen Betriebsverlust von 1 430 561 Fr. vor, so daß die Rechnung um 8 991 399 Fr. — im Vorjahr 5 851 617 Fr. — günstiger abschließt, als veranschlagt war. Die an die Beamten gezahlten Kriegsteuerungszulagen sowie die Nachteuerungszulagen erreichten zusammen den Betrag von 5 749 783 Fr. gegen 1 607 235 Fr. im Jahre 1917. Von dem für 1918 gezahlten Betrag entfallen auf die Kriegsteuerungszulagen 3 007 440 Fr., auf die Nachteuerungszulagen 2 742 343 Fr.

Der gesamte gebührenpflichtige Telegrammverkehr verzeichnet 5 614 652 Telegramme, mithin eine Vermehrung gegen das Vorjahr um 834 053 Telegramme (17,45 v H).

Über den Umfang des Telegrammverkehrs im einzelnen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

Art der Telegramme	Zahl der beförderten usw. Telegramme		Gegen 1917 mehr + weniger —	
	1917	1918	Stück	v H
Inländische Telegramme.	2 228 802	2 788 557	+ 559 755	+ 25,11
Auslandstelegramme ...	2 174 138	2 484 182	+ 310 044	+ 14,26
Durchgangstelegramme .	377 659	341 913	— 35 746	— 9,47
Zusammen	4 780 599	5 614 652	+ 834 053	+ 17,45.

Unter den inländischen Telegrammen befanden sich 80 449 Ortstelegramme und 12 391 Brieftelegramme.

Den weitaus stärksten Telegrammverkehr wies, wie auch in den früheren Jahren, Zürich auf mit täglich 3 978 (1917: 3 516) Telegrammen; es folgten Bern mit 1 893, Genf mit 1 703 und Basel mit 1 345 Stück (gegen 1 398, 1 420 und 1 197 Telegramme im Jahre 1917). Von dem Auslandstelegrammverkehr entfielen auf den Verkehr mit Deutschland abgehend und ankommend zusammen 981 305 Stück (1917: 865 614), davon abgehend 487 124, ankommend 494 181 Stück. Der Zahl nach folgen Frankreich mit 460 964, Österreich-Ungarn mit 298 982, die Niederlande mit 141 182, Großbritannien mit 130 016 und Italien mit 100 444 Stück, gegen 386 753, 241 659, 107 819, 100 211, 104 261 im Jahre 1917. Die Zahl der dringenden Telegramme ist von 150 461 im Vorjahr auf 254 190 Stück im Jahre 1918 gestiegen, mithin Vermehrung um 103 729 dringende Telegramme (68,94 v H). Von der Gesamtzahl (254 190 Stück) entfallen auf den inländischen Verkehr 28 367 Stück, auf den Verkehr mit dem Ausland 225 823 Stück. Die Gesamteinnahme aus dem Telegraphenverkehr übersteigt mit 6 787 697 Fr. die vorjährige von 5 303 874 Fr. um 1 483 823 Fr.

Dem Inhalte nach waren von den Telegrammen

	inländische		ausländische	
	1917 v H	1918 v H	1917 v H	1918 v H
Staatstelegramme	1,52	3,26	3,88	5,20
Börsennachrichten	1,06	1,30	14,68	17,90
Handelstelegramme	35,15	30,44	46,16	35,12
Telegramme in persönlichen Angelegenheiten	61,57	63,80	30,07	36,31
Zeitungsnachrichten	0,70	1,20	5,21	5,47.

Der Gesprächsverkehr weist 75 693 882 gebührenpflichtige Ortsgespräche und 27 639 629 gebührenpflichtige Ferngespräche auf, einschließlich 3 702 Gespräche mit dem Ausland. Das entspricht einer Vermehrung gegen das Vorjahr um 8 413 706 Ortsgespräche (12,50 v H) und um 6 173 357 Ferngespräche (28,76 v H). Nachtferngespräche gegen ermäßigte Gebühr wurden 628 953 Stück gegen 416 445 im Jahre 1917 vermittelt (Vermehrung 51,02 v H). Die Zahl der seit dem 1. Juli 1917 zugelassenen dringenden Ferngespräche belief sich auf 822 819 Stück (2,98 v H) gegen 136 328 Stück im zweiten Halbjahr 1917.

Der Umfang des Fernsprechverkehrs im einzelnen ist aus der nachstehenden Übersicht zu entnehmen.

Art der Gespräche	1917 (Zahl)	1918 (Zahl)	Zunahme +	Abnahme —
Gebührenpflichtige Ortsgespräche	67 280 176	75 693 882	+ 8 413 706 (12,50 v H)	
Gebührenfreie Ortsgespräche	2 980 739	2 853 071		— 127 668
Ortsgespräche zusammen	70 260 915	78 546 953	+ 8 286 038	

Art der Gespräche	1917 Zahl	1918 Zahl	Zunahme +	Abnahme —
Übertrag...	70 260 915	78 546 953	+ 8 286 038	
Gebührenpflichtige inländische Ferngespräche..	21 460 863	27 632 927	+ 6 172 064 (28,76 v H)	
Gebührenpflichtige Ferngespräche nach und von dem Ausland	5 099	9 479	+ 4 380	
Gebührenfreie Ferngespräche............	1 928 394	1 700 324		— 228 070
Ferngespräche zusammen	23 394 356	29 342 730	+ 5 948 374	
Gesamtzahl aller Gespräche	**93 655 271**	**107 889 683**	+ 14 234 412	
Phonogramme	9 715	13 634	+ 3 919 (40,34 v H)	
Durch Fernsprecher übermittelte Telegramme .	479 710	558 770	+ 79 060 (16,48 v H)	
Durch Fernsprecher übermittelte Zeitzeichen ..	42 725	49 501	+ 6 776	
Gesamtzahl aller Vermittlungen	**94 187 421**	**108 511 588**	+ 14 324 167.	

Der in den obigen Zahlen enthaltene Gesprächsverkehr der 573 öffentlichen Sprechstellen umfaßte im Jahre 1918

2 563 671 Ortsgespräche,
1 516 777 Ferngespräche,

zusammen 4 080 448 Gespräche.

Der Gesamtertrag aus dem Fernsprechverkehr beziffert sich auf 15606175 Fr., was einer Mehreinnahme von 3479079 Fr. gegen das Vorjahr gleichkommt. An dem Mehrertrag sind beteiligt der Ortsverkehr mit 427533 Fr., der Fernverkehr mit 3051546 Fr. Die Einnahme für ein inländisches Ferngespräch betrug im Durchschnitt 42,42 Rp. gegen 40,40 Rp. im Vorjahr.

Über die Länge der Linien und Leitungen geben die folgenden Zahlen Aufschluß.

Die Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung.

	oberirdische km	unterirdische km	zusammen km
Telegraphenlinien	3 031,9	105,5	3 137,4
Fernsprechlinien	19 341,7	1 080,9	20 422,6
Gemischte Linien (d. h. Linien mit Telegraphen- und Fernsprechdrähten).................	3 617,7	527,7	4 145,4
Bestand Ende 1918....	25 991,3	1 714,1	27 705,4
» » 1917....	25 365,8	1 651,5	27 017,3
Zunahme....	625,5	62,6	688,1.

Die genehmigten Privatlinien hatten Ende 1918 eine Länge von 1858 km gegen eine solche von 1755 km im Vorjahr; mithin Vermehrung um 103 km.

Die Leitungslänge (Drahtlänge) des Telegraphennetzes war

	oberirdisch km	unterirdisch km	zusammen km
Ende 1918	22 545,1	5 888,0	28 433,1
» 1917	22 539,7	5 729,2	28 268,9
Zunahme....	5,4	158,8	164,2.

Die zum Simultantelegraphenbetrieb benutzten Fernsprechleitungen hatten am Ende des Berichtsjahrs eine Gesamtlänge von 8215,3 km.

Die Zahl der Fernsprechnetze betrug Ende 1918 683 gegen 591 Ende 1917; sie hat sich mithin um 92 Fernsprechnetze vermehrt. Die Zahl der Umschaltestellen betrug 156 gegen 226 im Vorjahr; mithin weniger 70. Fernsprechteilnehmer waren vorhanden Ende 1918 96957 mit 124192 Sprechstellen gegen 88533 Teilnehmer mit 111775 Sprechstellen Ende 1917 (Zunahme 8424 Teilnehmer mit 12417 Sprechstellen).

Die Leitungslänge (Drahtlänge) in den Orts-Fernsprechnetzen betrug

	oberirdisch km	unterirdisch km	zusammen km
Ende 1918	84 960,9	295 448,9	380 409,8
» 1917	82 385,0	287 441,2	369 826,2
Zunahme....	2 575,9	8 007,7	10 583,6.

Von den 95796 Anschlußleitungen waren oberirdisch geführt 16071 Leitungen oder 16,8 v H gegen 16,9 v H am Ende des Vorjahrs, ganz oder teilweise unterirdisch 79725 Leitungen oder 83,2 v H gegen 83,1 v H Ende 1917; Doppelleitungen waren Ende 1918 vorhanden 92641 oder 96,7 v H gegen 96,8 v H am Schlusse des Vorjahrs.

Die Drahtlänge der Leitungen für den Fernverkehr betrug

	oberirdisch km	unterirdisch km	zusammen km
Ende 1918	68 398,3	13 579,0	81 977,3
» 1917	64 774,2	12 946,7	77 720,9
Zunahme....	3 624,1	632,3	4 256,4.

Ende 1918 waren vorhanden 1430 Leitungen für den schweizerischen Fernverkehr (gegen das Vorjahr mehr 177) und 84 Leitungen für den zwischenstaatlichen (Durchgangs-) Fernverkehr (gegen 1917 keine Zunahme).

Über die am Ende des Berichtsjahrs vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechkabel geben die nachstehenden Zahlen Aufschluß.

Gegenstand	Länge oder Zahl	Gegen das Vorjahr mehr + weniger —
Länge der unterirdischen Linien	1 714,9 km	+ 63,0 km
Aderlänge der Kabel des Telegraphennetzes	4 661,7 „	+ 232,1 „
Aderlänge der Kabel des Orts-Fernsprechnetzes	297 010,4 „	+ 8 240,2 „
Aderlänge der Kabel für den Fernverkehr	13 210,4 „	+ 287,7 „
Länge der Rohrleitungen	132,2 „	+ 2,6 „
Länge der Zoreskanäle	1 340,6 „	— 1,7 „
Zahl der Einsteigeschächte	1 862 Stück	+ 29 Stück
Zahl der Erdkabelüberführungen	6 159 „	+ 470 „

Der Verkehr über das für Einfachbetrieb eingerichtete neue Fernsprechkabel Basel—Zürich wurde am 1. April 1918 aufgenommen. Das Kabel hat sich gut bewährt.

Die an den Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung geführten Schwachstromleitungen der Eisenbahnbehörden (Telegraphen-, Fernsprech- und Meldeleitungen) hatten Ende 1918 eine Drahtlänge von 14 569,7 km erreicht gegen 14 445,3 km Ende 1917 (Zunahme mithin 124,4 km gegen 165,6 km im Vorjahr).

Die für den Betrieb von Telegraphen- und Fernsprechapparaten, elektrischen Läuteeinrichtungen und Uhren, Wasserstandsanzeigern usw. genehmigten Privatleitungen hatten Ende 1918 eine Drahtlänge von 10 471,3 km gegen 10 364,5 km Ende 1917 (Zunahme 106,8 km).

In dem Bestande der Telegraphen- und Fernsprechanstalten sind im Jahre 1918 die nachstehenden Änderungen eingetreten.

Neu eröffnet wurden
- 10 Fernsprechanstalten (Telephonstationen) mit Telegraphendienst,
- 22 Fernsprechbüros (Telephonzentralstationen) III. Klasse,
- 2 Fernsprechumschaltestellen;

aufgehoben wurden
- 1 Telegraphenbüro III. Klasse,
- 6 Fernsprechanstalten (Telephonstationen) mit Telegraphendienst,
- 2 Fernsprechumschaltestellen;

umgewandelt wurden
- 1 selbständiges Telegraphenbüro I. Klasse in ein vereinigtes Telegraphen- und Fernsprechbüro II. Klasse,
- 1 Telegraphenbüro III. Klasse in ein Telegraphenbüro I. Klasse (Zweiganstalt),
- 6 Telegraphen- und Fernsprechbüros III. Klasse in Büros II. Klasse,
- 1 Eisenbahntelegraphenbüro in ein Staatsbüro,
- 1 Telegraphenbüro in eine Fernsprechanstalt (Telephonstation) mit Telegraphendienst,
- 1 Fernsprechanstalt (Telephonstation) mit Telegraphendienst in ein Staatstelegraphenbüro,
- 70 Fernsprechumschaltestellen in Fernsprechbüros (Zentralstationen) III. Klasse.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Zahlen ergibt sich für das Berichtsjahr 1918 die nachstehende Übersicht über die Telegraphen- und Fernsprechanstalten.

Telegraphenanstalten	Bestand (Ende 1917)	Zunahme + oder Abnahme —	Bestand (Ende 1918)
Büros I. Klasse	34	—	34
» II. »	55	+ 7	62
» III. »	1 234	— 7	1 227
Bahnbüros	64	— 1	63
Fernsprechanstalten mit Telegraphendienst	954	+ 4	958
Zusammen	2 341	+ 3	2 344
Aufgabebüros	66	—	66
Insgesamt	2 407	+ 3	2 410.

Fernsprechanstalten	Bestand (Ende 1917)	Zunahme + oder Abnahme —	Bestand (Ende 1918)
Büros I. Klasse	13	—	13
» II. »	57	+ 6	63
» III. »	521	+ 86	607
Umschaltestellen	226	— 70	156
Zusammen	817	+ 22	839.

Der Dienst bei den Telegraphen- und Fernsprechanstalten war am Schlusse des Berichtsjahrs wie folgt eingerichtet.

Dauer des Dienstes	Telegraphenanstalten (Zahl)	Fernsprechanstalten (Zahl)
Ununterbrochener Dienst	7	32
Verlängerter Dienst (6/7 vorm. bis 10 Uhr nachm.)	28	3
Voller Tagesdienst (7/8 vorm. bis 8, 8[30] oder 9 Uhr nachm.)	693	451
Erweiterter Dienst (7/8 vorm. bis 12 Uhr vorm., 1 oder 2 nachm. bis 8[30] Uhr nachm.)	518	188
Beschränkter Dienst (7/8 vorm. bis 12 Uhr vorm., 2 nachm. bis 6 Uhr nachm., 8 bis 8[30] Uhr nachm.)	1 164	165
Zusammen	2 410	839.

Die Arbeitsleistungen der Telegraphenbüros im Berichtsjahr 1918 ergeben sich aus der nachstehenden Zusammenstellung.

Inländische Telegramme (abgehende und ankommende)		5 563 979
Auslandstelegramme (abgehend)	1 256 805	
" (ankommend)	1 227 377	2 484 182
Diensttelegramme (abgehend)	184 310	
" (ankommend)	171 371	355 681
Militäramtliche Telegramme infolge der Mobilmachung		182 551
Umtelegraphierte Inlands- und Auslandstelegramme (doppelt gezählt)		10 509 004
Gesamtzahl der Telegramme		19 095 397

Am 31. Dezember 1918 standen im Dienste der Verwaltung
5 474 angestellte Beamte usw. (d. h. solche mit fester Anstellung)
und 1 993 nichtangestellte Beamte usw. (d. h. solche ohne feste Anstellung)
zusammen 7 467 Beamte usw., gegen 6 756 am Schlusse des Jahres 1917.

Die 7 467 Beamten usw. verteilen sich auf die einzelnen Behörden und Büros wie folgt.

Bezeichnung der Behörde, des Büros usw.	Beamte usw. mit fester Anstellung (Zahl)	Beamte usw. ohne feste Anstellung (Zahl)
Obertelegraphendirektion	151	53
Kreistelegraphendirektionen	91	11
Telegraphenbüros I. und II. Klasse	913	489
Telegraphenbüros III. Klasse	1 287	
Fernsprechanstalten mit Telegraphendienst	958	—
Aufgabebüros	66	—
Fernsprechbüros I. und II. Klasse	1 916	1 440
Fernsprechbüros III. Klasse (ohne Telegraphendienst)	54	—
Umschaltestellen (ohne Telegraphendienst)	38	—
Zusammen	5 474	1 993

Von wichtigeren Erlassen und Verträgen erwähnt der Bericht nur das zwischen der Telegraphenverwaltung und der Stiftung »Für die Jugend« (Stiftung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft) getroffene Abkommen, betreffend die Verwendung von besonderen Vordrucken in künstlerischer Ausführung zur Ausfertigung und Verpackung von Glückwunschtelegrammen u. dgl. Für jedes so zu behandelnde Telegramm wird eine Gebühr von 70 Rp. erhoben. Der Reinerlös wird zum Wohle der hilfsbedürftigen Schweizer Jugend verwandt. Vom 15. November 1918, dem Beginn der Einrichtung, bis zum Jahresschluß sind 2929 Telegramme auf den besonderen Vordrucken ausgefertigt worden. Der der Stiftung zufließende Betrag belief sich nach Abzug des den ausfertigenden Telegraphenanstalten gezahlten Anteils auf 1318,05 Fr.

Der Bericht hebt die großen Verlegenheiten hervor, die dem Telegraphen- und Fernsprechbetrieb infolge des Ausbruchs der Grippeepidemie erwuchsen, und zollt

Dank und Anerkennung der gesamten Beamtenschaft, die mit Aufbietung aller Kräfte und bei verlängerter Arbeitszeit treu und willig allen an sie gestellten Anforderungen nachgekommen ist.

Schließlich wird der durch den Krieg hervorgerufenen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der notwendigen Stoffe und Geräte für den Neubau und die Unterhaltung der Linien usw. gedacht. Durch das Aufbrauchen der eigenen Vorräte und das Unvermögen der Lieferer, bestellte Waren abzuliefern oder Bestellungen entgegenzunehmen, sah sich die Verwaltung zuletzt gezwungen, die Rohstoffe selbst aus dem Ausland zu beschaffen und den Lieferern zur Ausführung der eigenen Aufträge zur Verfügung zu stellen. Der Bericht spricht die Hoffnung aus, daß diese Schwierigkeiten im Jahre 1918 ihren Höhepunkt erreicht haben.

Aluminium.

Von Tel.-Ing. Dr. Ulfilas Meyer.

Die großen Umwälzungen, die uns der Krieg gebracht hat, erstrecken sich auch tief in das technische Gebiet hinein. Da wir gezwungen sind, unseren ausländischen Rohstoffbezug nach Möglichkeit einzuschränken und statt dessen inländische Rohstoffe in stärkerem Maße zu benutzen, werden manche Stoffe, die bisher nur ziemlich wenig verwendet wurden, sehr an Bedeutung für unsere gesamte Wirtschaft zunehmen. Ein solcher Stoff ist auch das Aluminium, das künftig eine viel größere Rolle in den verschiedensten Zweigen der Technik und im Haushalt spielen wird als in früheren Zeiten. Das Aluminium ist erst verhältnismäßig kurze Zeit bekannt; es wurde in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zuerst rein dargestellt. Anderseits gibt es aber wohl keinen Tisch, auf dem nicht Aluminium steht, allerdings nicht in Form des Metalls, sondern in Aluminiumverbindungen, die den wichtigsten Bestandteil alles Porzellans, Steinguts usw. bilden. Wir können daraus schon schließen, daß es ein sehr häufig vorkommendes Metall ist; tatsächlich ist es das am meisten verbreitete aller Metalle; mehr als 7 v H der Erdrinde ist Aluminium, während Eisen nur 5 v H ausmacht.

Viele Gesteine, z B. Granit, Porphyr, Basalt, bestehen zum überwiegenden Teil aus Aluminiumsilikaten, und zwar meist in der Form des Feldspats oder des Glimmers. Bei der Verwitterung dieser Gesteine wird das in Wasser unlösliche Aluminiumsilikat unter günstigen Verhältnissen rein abgeschieden und bildet dann die Kaolinlager, die der hauptsächlichste Ausgangsstoff für die Porzellanherstellung sind. Wenn solche Kaolinlager durch ein fließendes Gewässer fortgespült werden, wird das Aluminiumsilikat meist mit Sand oder anderen Stoffen vermischt und lagert sich dann als Ton ab. Von anderen aluminiumhaltigen Gesteinen sei noch das Kryolith und das Bauxit erwähnt, das bis vor wenigen Jahren der einzige zur technischen Herstellung des Aluminiums verwendbare Rohstoff war. Außerdem kommt in der Natur auch in geringer Menge reines Aluminiumoxyd vor, das meist Tonerde genannt wird; es ist, abgesehen vom Diamant, der härteste Körper, den wir kennen, und dient in Pulverform unter dem Namen Schmirgel als Schleifmittel; in Kristallen ist es, je nach den Beimengungen, blau (Saphir) oder rot (Rubin) und wird als Schmuckmittel und wegen seiner Härte als Zapfenlager für Taschenuhren verwendet.

Das Aluminiumoxyd gibt seinen Sauerstoff nur sehr, sehr ungern ab, deswegen stieß die Herstellung des reinen Aluminiums auf große Schwierigkeiten. Im Jahre 1827 gelang es dem deutschen Chemiker Wöhler zum ersten Male,

kleine Mengen dieses Metalls auf chemischem Wege darzustellen, aber die Herstellung war so schwierig und kostspielig, daß noch im Jahre 1855 für 1 kg Aluminium 1 000 ℳ bezahlt werden mußten. Erst als man infolge der Fortschritte der Elektrotechnik darauf kam, den elektrischen Strom für die Zerlegung der Tonerde zu Hilfe zu nehmen (1887), gelang es, Aluminium in größeren Mengen und mit so geringen Kosten herzustellen, daß seine technische Verwendung möglich war. Im Anfang dieses Jahrhunderts betrug der Preis für 1 kg 2 bis 3 ℳ und fiel bis zum Jahre 1913 auf 1,30 ℳ; in derselben Zeit nahm die jährlich erzeugte Menge stark zu, wie die nachstehende Übersicht zeigt.

Weltförderung von Aluminium.

1887	25 t
1901	5 000 »
1907	20 000 »
1910	45 000 »
1913	68 000 ».

In Europa waren die Haupterzeugungsländer Frankreich und die Schweiz; jenes war im Besitz des größten Lagers an Bauxit, und diese hatte den Vorteil, den erforderlichen elektrischen Strom durch Wasserkräfte sehr billig herstellen zu können. Im Kriege nahm die Aluminiumerzeugung infolge der allgemeinen Metallnot einen weiteren großen Aufschwung, am stärksten wohl in Deutschland, wo die Erzeugung von 1 000 t im Jahre 1913 auf ungefähr 13 000 t in 1919 stieg. Während wir früher nur eine einzige Fabrik in Badisch Rheinfelden hatten, die Aluminium herstellte, wurden während des Krieges mit Unterstützung des Reichs drei Gesellschaften gegründet, die an verschiedenen Stellen Deutschlands, z. B. im Rheinland, in der Niederlausitz, in Bayern, bei Bitterfeld, neue Werke erbauten; das Reich ist daran mit mehr als 400 Millionen Mark beteiligt. Wenn alle diese Werke wirklich fertig ausgebaut werden, würde unsere Erzeugung auf 40 000 t im Jahre steigen. Die ganze Entwicklung war aber nur möglich, weil es unseren Chemikern gelungen war, Verfahren zu ersinnen, die gestatten, aus in Deutschland vorkommenden Stoffen Tonerde zu gewinnen, so daß wir das französische Bauxit nicht mehr brauchen.

Ein Aluminiumwerk besteht im allgemeinen aus drei Teilen: einer chemischen Abteilung zur Aufschließung der Rohstoffe, einem Kraftwerk zur Erzeugung des elektrischen Stromes und dem elektrischen Ofen, in dem die Zerlegung des Aluminiumoxyds durch Elektrolyse vorgenommen wird; weil dabei sehr große Mengen elektrischer Kraft verbraucht werden, hängt der Preis des Metalls im wesentlichen von den Erzeugungskosten der elektrischen Kraft ab. Auf der ganzen Erde stieg die Ausbeute an Aluminium während des Krieges auf ungefähr 200 000 t; das ist, wenn man das geringe Gewicht des Aluminiums berücksichtigt, eine recht erhebliche Menge, die ungefähr der Welterzeugung von Kupfer im Jahre 1904 im Rauminhalt gleichkommt.

Das geringe Gewicht ist wohl die auffallendste Eigenschaft des Aluminiums; seine spezifische Dichte beträgt ungefähr 2,7, d. h. ein Kubikdezimeter wiegt 2,7 kg, während die spezifische Dichte des Eisens 7,8, die des Kupfers 8,9 beträgt. Diese Eigenschaft bahnte ihm auch zuerst den Weg; es wurde am Ende des vorigen Jahrhunderts zu allerlei Gebrauchsgegenständen verarbeitet, die man gern möglichst leicht haben wollte, z. B. Reisegeschirre, wozu dann später noch die Verwendung im Luftschiff- und Flugzeugbau kam. Allerdings wäre es für diese Zwecke nicht geeignet, wenn es nicht außerdem noch andere günstige mechanische Eigenschaften besäße. Seine Härte ist zwar nur gering, es ist noch etwas weicher als reines Kupfer, aber sie ist für die meisten Zwecke ausreichend. Ähnlich verhält es sich in bezug auf Festigkeit. Für die Verarbeitung kommt

hauptsächlich in Betracht, daß es sich sehr gut walzen, pressen, prägen und ziehen läßt. Man kann es zu sehr dünnen Blättchen auswalzen, und auch in dieser Form hat es weite Verbreitung gefunden; so war vor dem Kriege das »Silberpapier« oder »Stanniol«, in das die Schokolade eingewickelt wurde, in Wirklichkeit meist Aluminiumfolie. Nur ein Nachteil machte sich bei der Verarbeitung störend bemerkbar: das Aluminium läßt sich nicht oder nur mit besonderen Hilfsmitteln löten. Der Nachteil wird aber etwas dadurch ausgeglichen, daß es sich sehr gut schweißen läßt. Beides beruht zum Teil auf seinem sehr niedrigen Schmelzpunkt. Aluminium schmilzt bereits bei 660 ° C, man kann daher dünne Drähte davon mit einer gewöhnlichen Gasflamme zum Schmelzen bringen.

Das Aluminium hat aber noch eine andere sehr wertvolle Eigenschaft, durch die es auch für die Elektrotechnik von großer Bedeutung ist, das ist seine hohe elektrische Leitfähigkeit. Bekanntlich zeigt das Silber von allen Metallen die größte elektrische Leitfähigkeit; für die Technik kommt es aber seines hohen Preises wegen nicht in Betracht. Die Metalle, die nach dem Silber den elektrischen Strom am besten leiten und gleichzeitig in größeren Mengen verfügbar sind, sind Kupfer, Aluminium, Zink und Eisen. Diese Reihenfolge[1]) gibt nicht nur die Reihenfolge der elektrischen Leitfähigkeit der vier Metalle an, sondern ist auch geeignet, ihr Größenverhältnis im Gedächtnis zu behalten, da die elektrische Leitfähigkeit jedes Metalls ungefähr halb so groß ist wie die des in der Reihe vorhergehenden. D. h. Kupfer leitet den elektrischen Strom doppelt so gut wie Aluminium, dieses doppelt so gut wie Zink, und dieses wieder doppelt so gut wie Eisen. Von den technischen Metallen ist also das Aluminium nächst dem Kupfer am geeignetsten für die Herstellung von elektrischen Apparaten und Leitungen. Gerade in den letzten Jahren, die durch den großen Kriegsbedarf eine allgemeine Kupferknappheit gebracht hatten, wurde daher das Aluminium in immer größerem Umfang in der Elektrotechnik verwandt, und zwar nicht nur bei uns, sondern auch in den anderen Staaten.

Wir haben jetzt die wichtigsten Eigenschaften des Aluminiums kurz besprochen, nur über sein Aussehen müssen noch ein paar Worte gesagt werden. Jeder Leser wird ja wohl schon Aluminium in irgendwelcher Form gesehen haben und weiß daher, daß seine Farbe der des Silbers ähnlich ist und nur etwas weniger Glanz als dieses Metall zeigt. Aber die matte Oberfläche ist für reines Aluminium durchaus nicht bezeichnend, es hat im Gegenteil einen sehr starken Glanz. Wir haben schon früher erwähnt, daß die Tonerde nur sehr ungern ihren Sauerstoff abgibt, und so sucht auch umgekehrt das Aluminium Sauerstoff aus der Luft aufzunehmen; es bezieht sich daher in kurzer Zeit mit einer dünnen Oxydschicht, und von ihr rührt die matte Oberfläche her. Die Schicht ist außerordentlich dünn; wie auch schon erwähnt, ist das Aluminiumoxyd sehr hart, und die dünne Schicht, die an dem darunterliegenden Metall fest haftet, schützt es so vor dem weiteren Zutritt des Luftsauerstoffes. Daher haben Aluminiumgeräte im allgemeinen eine sehr gute Haltbarkeit, während ja sonst Geräte aus Metallen, die leicht oxydieren, wie z. B. Eisen, meist einen Überzug, sei es von Lackfarbe oder anderen Metallen (Zinn), erhalten müssen, wenn sie dauerhaft sein sollen. Nur unter den Witterungseinflüssen reicht der Schutz der dünnen Oxydschicht beim Aluminium nicht aus, da blättert die Schicht mit der Zeit ab, und das Metall wird weiter zerfressen. Aus dem Grunde bestehen gegen die Verwendung von Aluminium zum Bau von Freileitungen Bedenken.

Im Verlauf unserer bisherigen Erörterungen haben wir schon mehrfach auf die Verwendung des Aluminiums Bezug genommen; wir wollen aber nochmals

[1]) Die Zusammenstellung der Anfangsbuchstaben der vier Metalle in dieser Reihenfolge ergibt »Kaze«, was sich vielleicht leichter merken läßt.



kurz die wichtigsten Zwecke, zu denen dieses Metall verwendet wird, zusammenstellen. Eine reiche Anwendung findet es beim Flugzeug- und Luftschiffbau, wo es wegen seines geringen Gewichts fast unentbehrlich ist. Auch im Schiffsbau wird es zu manchen Zwecken benutzt, wenn es auf Gewichtsersparnis ankommt, z. B. zur Herstellung von Trennwänden und für Schiffsmöbel. Während des Krieges ist es in großen Mengen zu Geschossen, besonders zu Zündern, verarbeitet worden. Wir finden es ferner sehr häufig als Kochgeschirr, und es erfreut sich dabei wegen seiner leichten Handhabung, seines stets sauberen Aussehens und seiner guten Haltbarkeit bei den Hausfrauen wachsender Beliebtheit, wenn es auch infolge seiner großen Wärmeleitfähigkeit im Anfang häufig verbrannte Finger verursacht. Die Vorzüge, die es hier auszeichnen, haben ihm auch Eingang in das Gewerbe, besonders das der Nahrungsmittel, verschafft; im Braugewerbe werden Aluminiumkessel von sehr großem Umfang verwendet. Bei dem Kupfermangel der letzten Jahre ist das Aluminium in weitem Maße in der Elektrotechnik gebraucht worden; sowohl elektrische Maschinen wie Leitungen sind in großer Menge aus Aluminium gebaut worden, so z. B. die große Kraftleitung, die Berlin mit dem Bitterfelder Kohlenrevier verbindet. Auch in der Telegraphentechnik hat es zum Bau von Kabeln Verwendung gefunden, und neuerdings hat man mit Erfolg versucht, die Zinnfolie der Fernsprechkondensatoren durch solche aus Aluminium zu ersetzen. Für Deutschland wird der Kupfermangel voraussichtlich noch weiter bestehen bleiben, daher wird die Elektrotechnik auch künftig häufig zum Aluminium ihre Zuflucht nehmen müssen. Allerdings machen sich gerade hier die schon erwähnten Mängel dieses Metalls, die Wetterunbeständigkeit und besonders die Schwierigkeit des Lötens, störend bemerkbar. Es wird Aufgabe des Metallgewerbes sein, in diesen Punkten nach Verbesserungen zu suchen, sei es durch Zusatz anderer Metalle oder durch geeignete Vorbehandlung. Da das reine Aluminium erst verhältnismäßig kurze Zeit bekannt ist, sind in der Beziehung noch längst nicht alle Möglichkeiten erprobt, wenn auch schon einzelne Erfolge erzielt sind. So stellen die Dürener Metallwerke mit einer durch Patent geschützten Behandlung mit Wärme ein sehr hartes Aluminium her, das die Bezeichnung »Duralumin« führt. Von den bisher bekannten Mischungen sind besonders die mit Magnesium bemerkenswert, da sie noch leichter als reines Aluminium sind und sich besser als dieses verarbeiten lassen. Aluminium mit 6 bis 30 v H Magnesium ist unter dem Namen Magnalium bekannt; daneben führt es auch die Bezeichnung Spiegelmetall, weil es sich durch eine außerordentliche Polierfähigkeit auszeichnet. Neuerdings ist auch unter dem Namen »Elektron« eine Mischung, die in überwiegender Menge Magnesium und nur 5 bis 10 v H Aluminium enthält, stark in Gebrauch gekommen; der Allgemeinheit ist sie besonders in der Gestalt von Löffeln und Gabeln bekannt geworden, die durch ihr sehr geringes Gewicht auffallen. Die Mischung hat nur den Nachteil, daß sie in dünnen Spänen infolge des hohen Magnesiumgehalts sehr leicht brennbar ist; aus diesem Grunde wird sie für die Elektrotechnik wohl kaum in Betracht kommen, denn der an Reibungsstellen sich sammelnde Metallstaub würde bei Kurzschluß die Brandgefahr stark erhöhen.

Das reine Aluminium wird ferner auch bei der Stahlerzeugung in beträchtlichen Mengen verwendet; man benutzt da seine große Neigung, sich mit Sauerstoff zu verbinden, um ihn dem Stahl zu entziehen. Zum Schluß sei noch kurz auf die Verwendung von Aluminiumverbindungen hingewiesen. Ihre Bedeutung für die keramischen Gewerbe war schon im Anfang erwähnt, aber auch bei der Farbstoff- und Gewebeherstellung spielen sie eine große Rolle. Taucht man irgendein Gewebe in eine Farbstofflösung, so nimmt es nur verhältnismäßig wenig Farbe auf, und vor allen Dingen wird die Farbe nicht festgehalten. Um farbige Gewebe herzustellen, die auch in der Wäsche ihre Farbe

nicht verlieren, muß man der Farbstofflösung einen chemischen Stoff zusetzen, der sich mit dem Farbstoff zu einer unlöslichen Verbindung in den Poren des Gewebes niederschlägt. Für diesen Zweck ist nun das Aluminiumhydroxyd sehr gut geeignet; man führt es den Lösungen meist in der Form des Alauns zu, der ein schwefelsaures Doppelsalz des Aluminiums und Kaliums ist. Man nennt solche Stoffe, die in der Färberei zum Niederschlagen des Farbstoffs benutzt werden, Beizen, ihre unlöslichen Verbindungen mit den Farbstoffen Farblacke. Der Alaun wird in sehr großem Umfang als Beize verwendet, daneben dient er auch in der Gerberei für feines Leder als Gerbstoff und wird zum Leimen des Papiers benutzt, um Schreibpapier herzustellen. Als Farbstoff selbst kommt von Aluminiumverbindungen das Ultramarin in Betracht, das durch Erhitzen eines Gemisches von Kaolin, Soda, Kohle und Schwefel gewonnen wird; in Deutschland werden davon jährlich Tausende von Tonnen erzeugt. Wir sehen, die Aluminiumverbindungen nehmen in unserem Wirtschaftsleben eine wichtige Stellung ein, in der sie zum Teil geradezu unentbehrlich sind. Auch das Aluminiummetall hat sich trotz seiner Jugend schon an vielen Stellen einen gesicherten Platz errungen, es wird zweifellos dank seiner Eigenschaften, die in mancher Beziehung wohl auch noch verbesserungsfähig sind, weiter an Verbreitung zunehmen. In welchem Umfang dies in Deutschland geschieht, wird allerdings wesentlich davon abhängen, ob es unseren Aluminiumwerken, die in der Hauptsache auf Stromerzeugung durch Kohle angewiesen sind, trotzdem gelingt, gegenüber den ausländischen, Wasserkraft verwendenden Werken gewinnbringend zu arbeiten.

Kleine Mitteilungen.

Wann ist ein Postpaket im Sinne des § 354 StGB. unterdrückt? Ist der Verlust des Gewahrsams der Postanstalt vorausgesetzt? Urteil des Reichsgerichts (V. Straffenat) vom 9. Oktober 1918, G. R. 617/18.

Tatbestand. Um sich den Inhalt eines der Post anvertrauten Pakets teilweise anzueignen, hatte der angeklagte Postbeamte, dem es oblag, das Paket auszuladen und der Zustellung durch einen anderen Postbeamten zuzuführen, das Paket nicht auf den Platz zu den übrigen Paketen für den anderen Besteller, sondern mit zu den Stücken gelegt, die von ihm selbst ausgetragen werden sollten. Er hatte das Paket dann auf seinen Bestellgang mitgenommen und dabei eines Teiles des aus Kaffeebohnen bestehenden Inhalts in der Weise beraubt, daß er zwei Hände voll Kaffeebohnen durch die schadhafte Umhüllung des Pakets herausschüttelte und sie sich rechtswidrig aneignete. Nach Beendigung der Bestellung brachte er das Paket zum Postamt zurück. Das Landgericht in C. sprach den Angeklagten frei. Die von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision hatte Erfolg.

Aus den Gründen. „.....Fehl geht zunächst die Erwägung des Landgerichts, daß von einem ‚Unterdrücken' des Pakets nicht die Rede sein könnte, weil das Paket sich stets im Gewahrsam des angeklagten Postbeamten befunden habe und dieser es ‚als solches' nicht habe unterdrücken und beiseiteschaffen wollen. Unterdrückt ist ein Paket im Sinne des § 354 StGB. nicht nur dann, wenn es dem Gewahrsam und der Gewalt der Post entfremdet ist, sondern schon dann, wenn es dem ordnungsmäßigen Postverkehr entzogen ist. Der Wortlaut des § 354 läßt keinen Zweifel daran, daß sich ein Postbeamter der Unterdrückung der Sendungen schuldig macht, wenn er vorsätzlich der Post anvertraute Briefe und Pakete nicht ordnungsmäßig der Bestellung zuführt, sondern in anderen als den im Gesetz

vorgesehenen Fällen zurückhält, so daß sie dem Empfänger nicht zukommen. Aber auch der Sinn und der Zweck des Gesetzes erfordern diese Auslegung. Denn die Strafvorschrift soll augenscheinlich nicht etwa nur den Postgewahrsam sichern, sondern der Bevölkerung, die ihre Briefe und sonstige Gegenstände der Post zur Beförderung anvertraut, einen besonderen Schutz dafür bieten, daß ihr Vertrauen auf ordnungsmäßige, sichere Beförderung nicht getäuscht wird. Dieses Vertrauen wird aber nicht nur dann getäuscht, wenn die Briefe oder Pakete vernichtet oder aus dem Gewahrsam der Post heraus Unbefugten überlassen werden, sondern auch dann, wenn sie zwar im Gewahrsam der Post bleiben, aber dem Empfänger nicht ordnungsmäßig zugeführt, sondern vorenthalten werden. Mit Rücksicht auf die Vorschrift zum Schutze des Vertrauens auf ordnungsmäßige Beförderung ist der § 354 StGB. ferner in ständiger Rechtsprechung selbst dann gegen Postbeamte angewendet worden, wenn sie die Briefe oder Pakete dem ordnungsmäßigen Postverkehr auch nur für kurze Zeit vorsätzlich entzogen hatten. Denn selbst ein solcher Eingriff in den ordnungsmäßigen Postverkehr läuft jenem Vertrauen zuwider (vgl. R. G. St. Bd. 1, S. 114, Bd. 28, S. 100, Bd. 33, S. 276).

An dieser Rechtsprechung ist auch für den jetzt zur Entscheidung stehenden Fall festzuhalten. Der Umstand, daß der Angeklagte an dem Paket ‚als Postbeamter fortdauernd den Gewahrsam hatte', genügt nicht, seine strafrechtliche Verfolgung wegen Unterdrückung des Pakets auszuschließen. Hierzu reicht auch die Feststellung des Landgerichts nicht aus, daß der Angeklagte ‚niemals die Absicht hatte, das Paket als solches zu unterdrücken oder beiseitezuschaffen, sondern nur, sich einige Kaffeebohnen anzueignen'. Denn abgesehen davon, daß das Gesetz nicht die Absicht, sondern nur den Vorsatz der Unterdrückung fordert, ist auf diese Feststellung des inneren Tatbestandes augenscheinlich der Irrtum nicht ohne Einfluß geblieben, daß nur die Entfernung aus dem Gewahrsam der Post als Unterdrückung im Sinne des § 354 StGB. in Betracht kommen könne......«. (Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen 1919, Bd. 52, Nr. 8, S. 248.)

Der Funkspruchempfang auf Lichtbildstreifen. Bei der Aufnahme von Funksprüchen am Klopfer haben sich insofern Nachteile ergeben, als die Zuverlässigkeit bei der Übermittlung oft zu wünschen übrig läßt. Eine Nachprüfung ist nicht möglich, wenn der Funkspruch nicht doppelt abgehört wird; häufig muß die Wiederholung einzelner Teile oder die des ganzen Funkspruchs verlangt werden. Dem will man künftig, wie Scientific American berichtet, dadurch abhelfen, daß der Hörempfang durch Aufnahme der Zeichen auf einem Lichtbildstreifen ersetzt oder wenigstens ergänzt wird.

Der von G. A. Hoxie erfundene Apparat arbeitet in folgender Weise. Der Lichtbildstreifen wird auf seinem Wege durch den Apparat von einem Lichtstrahl getroffen. Dieser geht von einem kleinen, frei aufgehängten Spiegel aus, der sich bewegt, sobald die Antenne elektrisch erregt wird. Auf die Weise kommen die Morsezeichen zur Darstellung. Der Apparat besorgt die Entwicklung, das Fixieren, das Waschen und Trocknen des Streifens selbsttätig. Bereits sind bemerkenswerte und erfolgreiche Versuche ausgeführt worden, und es ist möglich gewesen, mit Hilfe des Hoxieschen Apparats bei atmosphärischen und anderen Störungen Funksprüche zu entziffern, wenn der Hörempfang allein gänzlich versagte. Was die Schnelligkeit des Aufnehmens betrifft, so scheint der neue Apparat das bisherige Verhältnis, daß schneller gegeben als aufgenommen werden konnte, umzukehren. (Umschau 1920.)

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 6 Berlin, Juni 1920

Die Beschränkungen des deutschen Postverkehrs in der Zeit von 1914 bis einschließlich 1918.

Von Rechnungsrat L. Jahn in Berlin (Reichspostministerium).

Der Weltkrieg hat von Anfang an und während seines ganzen Verlaufs tief einschneidende Wirkungen auf den vorher hochentwickelten deutschen In- und Auslandspostverkehr ausgeübt. Vom Ausbruch der Feindseligkeiten an — und in immer fortschreitendem Maße mit dem Anwachsen der Zahl der am Kriege teilnehmenden Gegner Deutschlands — hörten von den über die ganze Erde verzweigten Postverbindungen Deutschlands viele völlig auf, viele andere konnten nur auf ganz ungewöhnlichen, neuen Wegen weiter unterhalten werden. Dem deutschen Postbetrieb erwuchsen bei riesig gesteigerten Leistungen (Feldpost- und Kriegsgefangenensendungen) infolge der nach und nach immer größer gewordenen Heranziehung der Postbeamten für den Heeresdienst und der Postbeförderungsmittel für Kriegszwecke ungeahnte Schwierigkeiten. Abgesehen hiervon traten aber auch sonst Hemmungen und Erschwernisse auf, die sich nicht lediglich als unmittelbare und unvermeidliche Folgen der gewaltsamen kriegerischen Zerreißung der Völkerbeziehungen und der Beanspruchung der deutschen Verkehrsmittel und Beamten für Heereszwecke darstellen, vielmehr als Ausflüsse von Maßnahmen zur Sicherstellung der Kriegführung und ihrer Ziele gegen schädliche Einflüsse in militärischer und wirtschaftlicher Hinsicht angesprochen werden müssen. Derartige störende Beeinträchtigungen des deutschen Postverkehrs machten sich nicht allein von deutscher und verbündeter, sondern naturgemäß, soweit deutsche Posten usw. in den feindlichen Machtbereich gelangten, auch von feindlicher Seite her geltend. Im nachstehenden soll in großen Zügen ein Überblick der mit Unterbindungen und Erschwernissen des Postverkehrs verknüpften deutschen und, soweit sie erkennbar geworden sind, auch der entsprechenden feindlichen Sicherheitsmaßnahmen gegeben werden.

Die in Betracht kommenden deutschen Anordnungen stützen sich auf den Artikel 68 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 16. April 1871 in Verbin-

dung mit dem § 4 des preußischen Gesetzes über den Belagerungszustand vom 4. Juni 1851. Die Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen lauten wie folgt:

Art. 68 der Reichsverfassung vom 16. April 1871.

»Der Kaiser kann, wenn die öffentliche Sicherheit in dem Bundesgebiete bedroht ist, einen jeden Teil desselben in den Kriegszustand erklären. Bis zum Erlaß eines die Voraussetzungen, die Form der Verkündigung und die Wirkungen einer solchen Erklärung regelnden Reichsgesetzes gelten dafür die Vorschriften des preußischen Gesetzes vom 4. Juni 1851«. (Gesetzsamml. S. 451 ff.)

(Die kaiserliche Verordnung über die Erklärung des Kriegszustandes ist unterm 31. Juli 1914 ergangen — Reichs-Gesetzbl. für 1914, S. 263.)

§ 4 des preußischen Gesetzes über den Belagerungszustand vom 4. Juni 1851.

»Mit der Bekanntmachung der Erklärung des Belagerungszustandes geht die vollziehende Gewalt an die Militärbefehlshaber über. Die Zivilverwaltungs- und Gemeindebehörden haben den Anordnungen und Aufträgen der Militärbefehlshaber Folge zu leisten.

Für die Anordnungen sind die betreffenden Militärbefehlshaber persönlich verantwortlich«.

(Der Belagerungszustand ist von den dafür zuständigen Dienststellen nach der Erklärung des Kriegszustandes eingeführt.)

Die deutscherseits durchgeführten Sicherheitsmaßnahmen, die sich deutlich in solche für den Inlands- und in solche für den Auslandspostverkehr unterscheiden lassen, sind von der Reichs- und Heeresleitung veranlaßt und von den zuständigen Militär- und Marinebefehlshabern durchgeführt worden. Die deutschen Postverwaltungen haben an den daraus entsprungenen Vorgängen nur insoweit Anteil, als sie sich nach den ergangenen Anordnungen zu richten hatten. Die Durchsicht des Inhalts der bei den Postämtern offen zur Einlieferung vorgelegten Wertbriefe durch Postbeamte, die lediglich den Zweck hatte, unstatthafte schriftliche Mitteilungen aus den Sendungen fernzuhalten, kann als eine Prüfung der Sendungen im Sinne der militärischen Überwachungstätigkeit nicht erachtet werden, sondern muß als eine vorbereitende Hilfsleistung für die militärische Prüfung gelten.

I. Deutscher Inlandspostverkehr.

Als Grundsatz galt, daß der deutsche innere Postverkehr im allgemeinen in vollem Umfang aufrechtzuhalten war, soweit nicht für einzelne örtliche Bezirke (Festungen usw.) besondere Maßnahmen getroffen werden mußten. Diesem Leitgedanken und den im übrigen für bestimmte Fälle ergangenen Sondererlassen des Reichskanzlers oder seines Stellvertreters entsprechen die nachbezeichneten Einrichtungen.

Zur möglichst gründlichen Verhinderung eines Mißbrauchs der Post zu Zwecken des feindlichen Kundschafterdienstes und zu sonstigen schädlichen Machenschaften in den am meisten durch gegnerische Einwirkungen gefährdeten deutschen Grenzgebieten fand eine militärische Überwachung des Inlandspostverkehrs dieser Gebiete statt. Die Überwachung wurde in den nachbezeichneten Grenzgebieten mit den dabei näher angegebenen Mitteln durchgeführt.

Vom Eintritt des Kriegszustandes an durften im Inlandsverkehr

a) nach und von Elsaß-Lothringen und der Rheinpfalz,

b) nach und von Orten im Fürstentum Birkenfeld, in den Kreisen St. Wendel, Ottweiler, Saarbrücken (Stadt), Saarbrücken (Land), Saarlouis, Merzig und Saarburg (Bz. Trier) sowie

c) nach und von den Orten in den auf badischem Gebiet liegenden Teilen der Festungsbereiche von Straßburg (Els.) und Neubreisach

verschlossene Privatsendungen (Briefe und Pakete) zur Postbeförderung nicht mehr angenommen werden. Von und an Reichs- und Staatsbehörden sowie von und an Militär- und Marinebehörden (nicht aber auch von und an Gemeindebehörden in den vorbezeichneten Gebieten und Orten) waren verschlossene Sendungen jeder Art zur Postbeförderung zugelassen. Die von solchen Behörden ausgehenden Sendungen mußten äußerlich durch Stempel oder Siegel gekennzeichnet sein. Die durch die Briefkasten aufgelieferten verschlossenen privaten Briefsendungen des inneren deutschen Verkehrs von und nach den bezeichneten Gebietsteilen waren den Absendern zurückzugeben oder, wenn diese nicht bekannt waren, nach den Vorschriften für unbestellbare Sendungen zu behandeln. Private Mitteilungen in geheimer (chiffrierter oder verabredeter) Sprache oder in anderer als deutscher Sprache, ferner solche über Rüstungen, Truppen- oder Schiffsbewegungen oder andere militärische Maßnahmen waren allgemein verboten, ausgenommen die von militärischer Seite als zugelassen bescheinigten.

Als einschneidendste Wirkung dieser Bestimmungen, deren Veröffentlichung durch Aushängen einer gedruckten Bekanntmachung (Nr. 1) in den Schalterfluren der Postanstalten erfolgte, zeigte sich neben der geforderten offenen Auflieferung aller Privatbriefe die völlige Ausschaltung des gesamten privaten Paket- und Wertbriefverkehrs in und mit diesen Gebieten, denn gegenüber dem Verbote der Beförderung verschlossener Privatsendungen bestand zunächst keine Möglichkeit zur Annahme von Privatpaketen und Wertbriefen in den genannten Verkehrsbeziehungen. Mußte schon der Zwang zur offenen Auflieferung der Briefe, der in vielen Fällen den Verzicht auf die häufig geradezu unentbehrliche Hilfe fremder Personen (Dienstboten usw.) bei der Auflieferung der abgehenden und der Empfangnahme der ankommenden Sendungen dringend bedingte, bei den Absendern und Empfängern als ein überaus lästiger Eingriff in ihre persönlichen und geschäftlichen Verhältnisse empfunden werden und sie mit peinlicher Besorgnis wegen des Schicksals des Briefinhalts — insbesondere auch bei Einschreibbriefen mit wertvollen Einlagen — erfüllen, so gestaltete sich die gänzliche Lahmlegung zweier so wichtiger Verkehrszweige, wie sie der Paket- und Wertbriefverkehr sind, für die in erster Linie betroffene Geschäfts- und Handelswelt bald zu einer großen wirtschaftlichen Not. Die Bedrängnisse kamen in zahlreichen Beschwerden und Bittschriften zum Ausdruck. Bei der Reichs- und Heeresleitung bestand volles Verständnis für diese schweren Beeinträchtigungen des Postverkehrs und damit auch das Bestreben, sobald und soviel wie möglich Erleichterungen der Verkehrsbeschränkungen und Verbesserungen in ihrer Handhabung eintreten zu lassen, soweit sie den Zweck der Überwachungsmaßnahmen nicht beeinträchtigten. Von der Forderung der offenen Auflieferung der Privatbriefe wurde nicht abgesehen, weil sie zur möglichsten Beschleunigung und Erleichterung der militärischen Durchsicht der Sendungen unerläßlich war. Es erwies sich aber nach einiger Zeit als durchführbar, die Briefe nach der militärischen Prüfung unter Aufwendung sehr hoher Kosten amtlich verschließen zu lassen, so daß wenigstens die bis dahin mit der offenen Zustellung verbunden gewesenen großen Unzuträglichkeiten für die Empfänger wegfielen. Im übrigen gestattete

die weitere Entwicklung der Verhältnisse die Einführung einer Reihe von Erleichterungen, die berechtigten Wünschen der gefährdeten Gebiete entsprachen. Hierzu gehörten namentlich

die Aufhebung sämtlicher Beschränkungen im Inlandspostverkehr nach und von der Rheinpfalz, dem Fürstentum Birkenfeld und den Kreisen St. Wendel, Ottweiler, Saarbrücken (Stadt), Saarbrücken (Land), Saarlouis, Merzig und Saarburg (Bz. Trier) mit der Wirkung, daß in diesen Verkehrsbeziehungen verschlossene Postsendungen jeder Art, insbesondere auch Pakete und Wertbriefe, wieder angenommen und befördert werden durften, und die Zulassung von Wertbriefen und Inlandsprivatpaketen im Verkehr mit den meisten Orten in Elsaß-Lothringen und mit den zum Befehlsbereich der Festungen Straßburg und Neubreisach gehörigen badischen Orten unter gewissen Bedingungen.

Darüber hinaus bestand noch für Absender, die auf Grund ausdrücklicher Erlaubnis der zuständigen Behörden zu dem Verfahren zugelassen worden waren, die — allerdings nur für wenige große Städte im Reiche in Betracht kommende — Vergünstigung, daß verschlossene Briefe, einschließlich der Wertbriefe, nach Elsaß-Lothringen und den übrigen gefährdeten Orten und Gebieten befördert werden durften, wenn sie zunächst einer militärischen Prüfungsstelle offen vorgelegt worden waren. Näheres über die militärischen Prüfungsstellen wird weiter unten in dem Abschnitt über den deutschen Auslandspostverkehr gesagt werden.

Noch wesentlich mildere Formen als in Elsaß-Lothringen usw. zeigten die militärischen Überwachungsmaßnahmen für den Inlandspostverkehr in den übrigen gefährdeten Gebieten (längs der Grenzen gegen die Schweiz, die Niederlande, Dänemark, in Teilen von Mecklenburg-Schwerin und von West- und Ostpreußen), entsprechend ihrer größeren Entfernung von den eigentlichen Kriegsschauplätzen. Die hier in Betracht kommenden Gebiete sind auch nicht sofort beim Ausbruch, sondern erst im Verlauf des Krieges in die militärische Inlandspostüberwachung einbezogen worden, in dem Maße, wie sich dazu das Bedürfnis herausstellte. Die Anordnungen erfolgten durch die von den zuständigen Militär- und Marinebefehlshabern veröffentlichten, in der Regel auch bei den Postanstalten der betreffenden Gebiete s. Z. ausgehängten Bekanntmachungen. Soweit darin die offene Auflieferung der Inlandsbriefe überhaupt gefordert wurde, erstreckte sich die Vorschrift nur auf die im gefährdeten Grenzgebiet aufgelieferten, nicht aber auf die dahin gerichteten Briefe.

Zu Vollstreckern der Überwachungsvorschriften waren die militärischen Überwachungsstellen für den Inlandspostverkehr (zum Teil auch Postkommissionen genannt) berufen. Die Stellen unterstanden unmittelbar den stellvertretenden Generalkommandos oder den Marinebefehlshabern, in deren Bereichen sie tätig waren. Ihnen mußten die der Überwachung unterliegenden Postsendungen durch Vermittlung des Postamts ihres Amtssitzes (Sammelpostamts) von den Postanstalten zugeleitet werden. Zur Erleichterung und Beschleunigung der sich hieraus ergebenden regen Geschäftsbeziehungen zwischen den Sammelpostämtern und den militärischen Überwachungsstellen waren die letzteren, soweit irgend angängig, in den Amtsräumen der Sammelpostämter untergebracht. Solche militärische Überwachungsstellen für den Inlandspostverkehr haben während der Zeit, in der eine Inlandspostüberwachung in den entsprechenden Gebieten stattfand, in verschiedenen geeigneten Orten der gefährdeten Gebiete bestanden.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß die Erfüllung der im vorstehenden gekennzeichneten militärischen Forderungen — von den weiter oben angedeuteten Mißständen abgesehen — auch sonst mit mancherlei Weiterungen und Unzuträglichkeiten für die Allgemeinheit und für den Postbetrieb verbunden sein mußte. Auf diese unerwünschten Nebenerscheinungen, die die militärischen Überwachungseinrichtungen für den Inlandspostverkehr mit denen für den Auslandspostverkehr gemein haben, wird bei der Besprechung der letzteren näher eingegangen werden.

Besondere Sicherheitsmaßnahmen wurden auch hinsichtlich der postlagernden Sendungen getroffen. Brief- usw. Empfängern, die ihren eingehenden Postverkehr dem Einblick anderer Leute soviel wie möglich entziehen wollen, bietet sich dazu kein besseres Mittel, als daß sie die Sendungen vom Absender mit dem Vermerk »postlagernd« versehen lassen und alsdann bei der Ausgabestelle der Bestimmungs-Postanstalt entweder selbst in Empfang nehmen oder von Vertrauenspersonen abholen lassen. Diese dem Postlagerverkehr untrennbar anhaftende Eigenschaft hat neben vielen guten auch recht bedenkliche Seiten insofern, als in der erhöhten Sicherstellung des Briefwechsels gegenüber den Einblicken von dritter Seite ein Anreiz vorliegt, den Postlagerverkehr als Mittel zum Austausch unerlaubter oder sonst anfechtbarer Nachrichten zu benutzen, deren Bekanntwerden der Absender und der Empfänger aus Gründen des Rechts oder der Sittlichkeit zu scheuen hätten. Darin liegt auch die Erklärung für die Bestimmung im § 41 der Postordnung vom 28. Juli 1917, daß Personen, die das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, bei der Abholung postlagernder Sendungen auf Verlangen glaubhaft nachweisen müssen, daß ihre Eltern, Erziehungsberechtigten, Lehr- oder Brotherren mit der Abholung einverstanden sind. Ferner dürfen nach § 4 der Postordnung postlagernde Sendungen, für die die Post keine Gewähr leistet, statt des Namens des Empfängers Buchstaben, Ziffern, einzelne Wörter oder kurze Sätze tragen. Die Bestimmung ermöglicht es dem Empfänger solcher Sendungen, auf rechtmäßige Weise in deren Besitz zu gelangen, ohne daß er seinen Namen oder andere auf seinen Personenstand bezügliche Einzelheiten — auch dem Absender gegenüber — preiszugeben braucht. Leute, die die Einrichtungen des Postlagerverkehrs als Schutz für unstatthaften Nachrichtenaustausch benutzen, werden sich natürlich mit besonderer Vorliebe der Buchstaben-, Ziffern- usw. Aufschriften bedienen, um dadurch ihre Person zu verschleiern.

Der naheliegenden Gefahr, daß die im Postlagerverkehr gewährten Freiheiten während des Krieges vom ausländischen Kundschafterdienst zum Nachteil der deutschen Kriegführung mißbraucht werden würden, sollten die militärischen Anordnungen über den Verkehr mit postlagernden Sendungen entgegenwirken. Die Vorschriften forderten, daß postlagernde Sendungen dem Abfordernden nur gegen Vorlegung eines ausreichenden Ausweises über seine Person ausgehändigt werden durften. Anfänglich waren nähere Bestimmungen darüber, welchen Bedingungen die Ausweise zu entsprechen hätten, nicht ergangen. Infolgedessen wichen die Forderungen, die in den einzelnen Gegenden an die Beschaffenheit der Ausweise zunächst gestellt wurden, mehr oder weniger voneinander ab, was hier und da Hindernisse oder wenigstens Weiterungen bei der Abholung postlagernder Sendungen hervorrief. Nach mancherlei Verbesserungsversuchen wurde folgende allgemeine Regelung getroffen. Die Ausweise für die Empfangnahme postlagernder Sendungen durften nur noch von Polizeibehörden ausgestellt werden. Die Ausweise galten nicht nur für den Bereich des Armeekorps, in dem die ausstellende Polizeibehörde ihren Sitz hatte, sondern auch im Bereich aller anderen Armeekorps. Sie mußten das Lichtbild, eine Personenbeschreibung und die beglaubigte eigenhändige

Unterschrift der zur Abholung berechtigten Person und für den Fall, daß sie auch zur Abholung von sogenannten Chiffresendungen dienen sollten, auch die Angabe der Chiffre enthalten — später außerdem die Angabe »Ausweis zur Empfangnahme postlagernder Sendungen« — und hatten nicht nur für einen bestimmten Fall, sondern allgemein Gültigkeit. Postausweiskarten sowie Ausweise aller übrigen Behörden usw. berechtigten, soweit die rein militärische Seite der Sache in Betracht kam, nicht mehr zum Empfang postlagernder Sendungen. Später wurden als vollgültige Ausweise zur Empfangnahme postlagernder Sendungen noch zugelassen

> die im Inland ausgestellten deutschen Pässe und die zum Aufenthalt in Seebädern vorgeschriebenen Ausweise, soweit sie die Personenbeschreibung, das Lichtbild und die beglaubigte eigenhändige Unterschrift desjenigen enthielten, der sie zur Empfangnahme der Sendungen gebrauchte.

Damit war eine im ganzen befriedigende Regelung der Angelegenheit erreicht. Wenn auch danach noch hier und da Mißhelligkeiten aus Anlaß der militärischen Anordnungen über die Aushändigung der postlagernden Sendungen entstanden sind, so lag das in den meisten Fällen an den Postempfängern selbst, die sich über die Anordnungen nicht rechtzeitig unterrichtet und keine gültigen Ausweise beschafft hatten. Die Anordnungen sind immer rechtzeitig bekanntgemacht worden, insbesondere auch durch Aushänge in den Postschalterfluren. Auch in den Zeitungen sind zu geeigneter Zeit besondere Hinweise auf die Vorschriften erschienen.

Schließlich darf hier nicht übergangen werden, daß vom militärischen Standpunkt außer den postlagernden auch solche Sendungen verdächtig erscheinen mußten, die an in Gasthäusern usw. wohnende Empfänger gerichtet waren. Der Sachlage trugen die Militärbefehlshaber durch öffentliche Bekanntmachungen Rechnung, in denen angeordnet wurde, daß Postsendungen, die in Gasthäusern (Restaurants, Hotels usw.) oder Pensionaten bestellt werden sollten, den in der Aufschrift genannten Empfängern nur dann ausgehändigt werden durften, wenn sie in dem Gasthaus oder Pensionat wohnten und dort polizeilich gemeldet waren. Ausgenommen waren nur Vereine (Klubs usw.) oder Personen, die ohne in dem Gasthaus oder dem Pensionat zu wohnen, in ihm gewerblich tätig waren. Die hiernach nicht auslieferungsfähigen Postsendungen mußten der Post ohne Verzögerung zurückgegeben werden. Für Verstöße gegen die Vorschriften waren gegen die verantwortlichen Leiter der Gasthäuser und Pensionate Geldstrafen vorgesehen. — Im Bereich der württembergischen Postverwaltung waren die vorstehend bezeichneten Vorschriften über die Aushändigung der postlagernden Sendungen und über die Gasthofssendungen gleichmäßig in Kraft, im Bereich der bayerischen Postverwaltung galten ähnliche Vorschriften.

II. Deutscher Auslandspostverkehr.

a) Deutsche Überwachungsmaßnahmen.

Die vorstehend geschilderten Beeinträchtigungen des deutschen Inlandspostverkehrs sind unbedeutend im Vergleich mit den durch den Krieg veranlaßten Störungen des deutschen Auslandspostverkehrs. Bei Betrachtung der Ursachen der Störungen muß zwischen den von deutscher Seite zur Verteidigung des Vaterlandes gebotenen Eingriffen und den auf die größtmögliche Schädigung Deutschlands bedachten feindlichen Kriegshandlungen klar unterschieden werden. Während die deutschen Abwehrmaßnahmen, soweit es mit ihrem Zwecke — der Sicherstellung der deutschen Kriegführung — verträglich war, der weiteren

Pflege der Postverbindungen mit dem nichtfeindlichen Ausland Schwierigkeiten zu ersparen suchten, schnitten die feindlichen Absperrungsmaßnahmen wegen ihrer ohne Beispiel dastehenden rücksichtslosen und völkerrechtswidrigen Durchführung Deutschland nach und nach vom Postverkehr mit allen Ländern ab, mit denen es den Postaustausch nicht unmittelbar oder auf solchen neutralen Wegen unterhalten konnte, die der Einwirkung der feindlichen Kriegsmacht nicht zugänglich waren (wie z. B. zwischen Deutschland und Norwegen über Schweden).

Infolge des Kriegszustandes hörte der Postverkehr zwischen Deutschland und den mit ihm Krieg führenden Ländern alsbald nach der Kriegserklärung auf, ebenso konnten die deutschen Posteinrichtungen zur Beförderung von Postsendungen nach und von diesen Ländern auch im Durchgang durch Deutschland nicht mehr in Betracht kommen. Mit welchen Ländern aus dieser Veranlassung der Postverkehr hat eingestellt werden müssen, ist von Fall zu Fall veröffentlicht worden, insbesondere auch durch die in den Postschalterfluren ausgehängte Bekanntmachung Nr. 3, die besagte, daß der Postverkehr zwischen Deutschland und dem betreffenden fremden Lande gänzlich eingestellt worden war und auch auf dem Wege über andere Länder nicht mehr stattfinden konnte, sowie daß keinerlei Postsendungen nach dem in Betracht kommenden fremden Lande mehr angenommen werden durften, bereits vorliegende oder durch die Briefkasten zur Einlieferung gelangende Sendungen aber den Absendern zurückzugeben waren. Die Bestimmungen schlossen indessen nicht aus, daß Briefe mit Nachrichten für Empfänger in feindlichen Ländern befördert wurden, wenn der Absender sie an einen Vermittler im neutralen Ausland richtete, der dann die Weitersendung unter neuem Umschlag — mit Freimarken des neutralen Landes — nach dem eigentlichen Bestimmungsort veranlaßte. Es war zweifellos nur ein recht unvollkommener und auch nicht ohne weiteres jedermann zugänglicher Ersatz für den bis dahin so regen und nun mit einem Male unterbrochenen unmittelbaren Postaustausch mit den Bewohnern der feindlichen Länder, immerhin konnte das Verfahren dazu beitragen, den aus dem Abbruch des unmittelbaren Postverkehrs hervorgehenden Schädigungen des deutschen Handels in etwas entgegenzuwirken und den in den feindlichen Ländern lebenden Verwandten und Freunden wichtige und dringende Nachrichten zukommen zu lassen. Ob freilich die Sendungen in den feindlichen Ländern immer nach den Wünschen der Absender behandelt worden sind, erscheint sehr fraglich, wenn man sich erinnert, daß im Mai 1918 eine Mitteilung in einer deutschen Zeitung erschien, in der gewarnt wurde, durch Vermittlung der neutralen Rote-Kreuz-Stellen mit den in den Vereinigten Staaten von Amerika lebenden Deutschen in Verbindung zu treten und in Rote-Kreuz-Umschlägen Briefe nach Amerika zu senden. Solche Versuche seien, wie weiter ausgeführt wurde, zwecklos und für den amerikanischen Empfänger gefährlich, da nach dem dortigen Kriegsgesetz jeder briefliche Verkehr mit dem feindlichen Ausland verboten sei und auch die dortigen Empfänger solcher Briefe mit Gefängnis bestraft würden.

Für den Postverkehr Deutschlands mit dem nichtfeindlichen Ausland und den deutschen Schutzgebieten wurden bei Kriegsbeginn die nachbezeichneten Anordnungen getroffen. Nach dem Ausland und den deutschen Schutzgebieten durften mit nachstehend aufgeführten Ausnahmen nur noch offene Postsendungen in deutscher Sprache angenommen und befördert werden. Pakete waren nicht mehr zulässig. Private Mitteilungen in geheimer (chiffrierter oder verabredeter) Sprache oder in anderer als deutscher Sprache, ferner solche über Rüstungen, Truppen- oder Schiffsbewegungen oder andere militärische Maßnahmen waren verboten, ausgenommen solche, die von mili-

tärischer Seite als zugelassen bescheinigt waren. Wertbriefe und Kästchen mit Wertangabe sowie Postaufträge nach dem Ausland und den deutschen Schutzgebieten konnten jedoch unter folgenden besonderen Bedingungen zur Beförderung übernommen werden. Die Auflieferung war nur unmittelbar bei Postämtern zulässig, soweit sie nicht militärischerseits für bestimmte Bezirke ganz verboten war; die Auflieferung bei Postagenturen, Posthilfsstellen und durch die Landbriefträger war demnach verboten. Briefliche Mitteilungen, soweit sie überhaupt zulässig waren, mußten in deutscher Sprache abgefaßt sein und durften keinen verdächtigen Inhalt haben. Die Sendungen waren bei den Postämtern offen vorzulegen und demnächst unter Überwachung der Beamten zu verschließen und zu versiegeln. Die Bestimmungen über den Verkehr mit dem nichtfeindlichen Ausland, die u. a. in der bei den Postanstalten ausgehängten Bekanntmachung Nr. 2 veröffentlicht worden sind, haben im Laufe der Kriegsjahre teils zur Milderung der von der Bevölkerung schwer empfundenen Verkehrshemmungen, teils zur Erleichterung der militärischen Überwachungsmaßnahmen verschiedene Änderungen und Ergänzungen erfahren, als deren wesentlichste die folgenden hervorgehoben seien:

a) die Wiederzulassung von Paketen nach dem nichtfeindlichen Ausland, unter Ausschluß brieflicher Beilagen und von Gegenständen, deren Ausfuhr aus Deutschland verboten war; Gegenstände der letztbezeichneten Art durften jedoch dann in Paketen nach dem nichtfeindlichen Ausland befördert werden, wenn der Absender eine entsprechende amtliche Ausfuhrbewilligung beibrachte;

b) die Aufhebung der Beschränkung, daß offene Briefsendungen nach dem nichtfeindlichen Ausland nur in deutscher Sprache abgefaßt sein durften. Nachdem zunächst alle fremden Sprachen für diesen Verkehr wieder erlaubt worden waren, erwies es sich später als notwendig, die Erlaubnis im wesentlichen auf Französisch, Englisch, Spanisch, Italienisch, Holländisch, Dänisch, Schwedisch, Norwegisch, Portugiesisch, Ungarisch und Polnisch einzuschränken;

c) die Ausdehnung des oben geschilderten Auflieferungsverfahrens für Wertbriefe und Kästchen mit Wertangabe auf Einschreibbriefe mit Edelmetallwaren, Schmucksachen, Perlen und Edelsteinen nach gewissen überseeischen Ländern;

d) die Anordnung, daß alle Briefsendungen nach dem Ausland, in denen Waren enthalten waren, auf der Aufschriftseite die genaue Angabe ihres Inhalts und die Anschrift des Absenders tragen mußten, widrigenfalls die Sendungen nicht befördert werden durften. Für Briefsendungen mit Waren, deren Ausfuhr aus Deutschland verboten war, konnte die Beförderung durch Beibringung amtlicher Ausfuhrbewilligungen erlangt werden;

e) die Bestimmung, daß offene Briefsendungen nach dem nichtfeindlichen Ausland wegen zu großen Umfangs der Mitteilungen, wegen Unlesbarkeit oder wegen Verwendung gefütterter Umschläge als unzulässig zurückgewiesen werden konnten. Geschäftsbriefe wurden, soweit der Umfang der Mitteilungen in Betracht kam, hiervon nicht betroffen;

f) die Vorschriften über die Versendung von Druckschriften nach dem Ausland, die wie folgt lauteten:

Druckschriften jeder Art dürfen, soweit ihre Ausfuhr überhaupt zugelassen ist, nach dem Ausland und den besetzten Ge-

bieten im Postweg von Firmen nur versendet werden, wenn sie zur Auflieferung bei bestimmten Postämtern zugelassen sind. Zugelassen werden können zu dem Verfahren

1. Drucker für die von ihnen gedruckten, Verleger für die von ihnen verlegten Druckschriften,
2. Buchhändler für die Druckschriften, die sie ihrem Lager entnehmen oder im Buchhandelsweg beziehen,
3. in das Handelsregister eingetragene Firmen für die Drucksachen, die ihren Geschäftsbetrieb betreffen (Kataloge, Geschäftsberichte, Rundschreiben usw.).

Die Zulassung wird von dem Militärbefehlshaber erteilt, der für den Wohnort oder für den Ort der Niederlassung des Versenders zuständig ist. Er hat auch das Postamt zu bezeichnen, bei dem die Auflieferungen stattfinden sollen.

Privatpersonen dürfen Druckschriften nach dem Ausland und den besetzten Gebieten nicht mit der Post versenden oder den Versendungsberechtigten zum Versand übergeben. Die Versendungsberechtigten dürfen Druckschriften, die sie im Auftrag anderer versenden, dem Auftraggeber nicht in die Hände geben, auch nicht zur Einsicht auf kurze Zeit. Die Militärbefehlshaber können von dem Verbot der Versendung von Druckschriften durch Privatpersonen in besonderen Fällen für einzelne Sendungen Ausnahmen bewilligen.

Feldpostsendungen und der Versand von Zeitungen durch die Verlags-Postanstalten (Postbezug) bleiben hiervon unberührt.

Die Vorschriften wurden später noch durch verschärfte Maßnahmen für die Überwachung des Anzeigenteils periodischer Druckschriften, die zum Versand in das Ausland bestimmt waren, ergänzt (Kennzeichnung der zum Versand zugelassenen Druckschriften durch das eingedruckte Zeichen (A));

g) die Verordnung über die Versendung von Postkarten und Lichtbildern nach dem neutralen und verbündeten Ausland und den besetzten Gebieten, die nach verschiedenen anderweitigen Fassungen schließlich mit folgendem Wortlaut erging:

Von der Beförderung mit der Briefpost (Briefe oder Postkarten) sind ausgeschlossen

1. Ansichtskarten mit bildlichen Darstellungen irgendwelcher Art (Darstellungen von Örtlichkeiten, Baulichkeiten, Gegenständen, zeichnerischen Formen, Personen usw.);
2. aufgezogene Photographien und photographisch belichtete Bildkarten, welcher Art die bildlichen Darstellungen auch sein mögen.

Zur Postbeförderung zugelassen sind jedoch gewerbliche Sendungen unbeschriebener Ansichtskarten und von Photographien der bezeichneten Art, deren Versendung der Reichskommissar für Aus- und Einfuhrbewilligung zu genehmigen hat. Auch diese Sendungen dürfen indessen nicht enthalten Abbildungen von Städten oder Stadtteilen, von Ortschaften und Landschaften, die sich schon aus dem Bilde geographisch genau bestimmen lassen, von besonders hervorragenden Baulichkeiten und Denkmälern Deutschlands, Österreich-Ungarns, der Türkei, Bulgariens und der von den verbündeten Heeren besetzten

feindlichen Gebiete (daneben waren auch Postkarten, die aus mehr als einem Steifblatt bestanden, das heißt in der Herstellungsart von den amtlichen Postkarten abwichen, von der Postbeförderung nach dem Ausland ausgeschlossen). Die Bestimmungen galten auch für den Verkehr mit den deutschen Kriegsgefangenen im Ausland und zum Teil auch für den Feldpostverkehr;

b) die Vorschrift, daß auf Briefen und Postkarten nach dem Ausland der Absender seinen Vor- und Zunamen und seinen Wohnort nebst Straße und Hausnummer anzugeben hatte, und daß Briefe und Postkarten, die die Vermerke nicht enthielten, von der Beförderung auszuschließen waren.

Die Durchführung der Überwachungsmaßnahmen für den deutschen Auslandspostverkehr lag — ähnlich wie für den deutschen Inlandspostverkehr — militärischen Überwachungsstellen ob, denen als Post-Vermittlungsglieder die sogenannten Auslandsstellen beigeordnet waren. Der nachstehenden Besprechung liegen die Überwachungseinrichtungen für den Briefverkehr zugrunde; über die militärische Überwachung des Paketverkehrs mit dem Ausland, die bei etwas anders gestaltetem Zuschnitt im allgemeinen gleichartige Zwecke und Ziele wie die des Briefverkehrs verfolgte, sei nur soviel bemerkt, daß sie zu einem wesentlichen Teile gelegentlich der zollamtlichen Behandlung der Pakete mit zu erledigen war, wobei es sich vor allem auch um die Feststellung handelte, ob die Sendungen etwa zu Beanstandungen wegen Verstoßes gegen die zur Sicherstellung der deutschen Kriegswirtschaft ergangenen Ausfuhrverbote Veranlassung gaben.

Jeder der militärischen Überwachungsstellen für den Auslandsbriefverkehr, die dem für ihren Ortssitz zuständigen Militärbefehlshaber unterstellt waren, lag die Behandlung der aus- und eingehenden Briefsendungen für ein bestimmt abgegrenztes Verkehrsgebiet ob. Als Regel galt, daß alle Briefsendungen des deutschen Verkehrs nach und von einem bestimmten fremden Gebiet ausnahmslos über dieselbe militärische Überwachungsstelle zu gehen hatten. Abweichend hiervon war indessen der Wirkungsbereich einiger Überwachungsstellen so eingerichtet, daß sie für ein fest abgegrenztes deutsches Gebiet die aus- und eingehenden Briefsendungen zu bearbeiten hatten, und zwar entweder im Verkehr mit allen im Postaustausch mit Deutschland stehenden fremden Ländern oder auch nur im Verkehr mit einem der Länder. Die Überwachungsstellen waren in geeigneten Orten mit guten Postverbindungen untergebracht. Soweit sich ihr Wirkungsbereich auf den Postaustausch mit einem bestimmten fremden Nachbarland erstreckte, war für die Auswahl ihres Amtssitzes dessen möglichst günstige Lage zu diesem Lande ausschlaggebend. Wenn irgend möglich, sollten den Überwachungsstellen Diensträume in den Postgrundstücken überlassen werden, damit sich ihre Geschäftsbeziehungen zu den ihnen angegliederten Post-Auslandsstellen leicht und ohne unnützen Zeit- und Kraftaufwand abwickeln ließen. Eine solche Zusammenlegung erwies sich aber in vielen Fällen wegen des großen Raumbedarfs der Überwachungsstellen als undurchführbar.

Den vorgenannten Auslandsstellen fiel die Aufgabe zu, die überwachungspflichtigen Briefsendungen den Überwachungsstellen vorzulegen und nach der militärischen Freigabe zur Weitersendung wieder abzunehmen. Jeder Auslandsstelle mußten daher die in ihren Wirkungsbereich fallenden Briefsendungen aus Deutschland nach dem Ausland und umgekehrt zugeführt werden. Die Förderung bedingte eine völlige Umstellung aller bisherigen Briefbeförderungs-

wege zwischen Deutschland und dem Ausland. Die altgewohnten Grenz-Ausgangs- und Eingangs-Postanstalten fielen mit einem Male weg, und an ihre Stelle traten lediglich die wenig zahlreichen Auslandsstellen, die zum unmittelbaren Kartenschlußwechsel mit dem Ausland ermächtigt waren. Für einen Teil der Auslandsstellen entfiel die Notwendigkeit zur Einrichtung eines unmittelbaren Kartenschlußwechsels mit dem Ausland. Sie bedienten sich für ihren Auslandsverkehr der Vermittlung der Auslandsstellen, die mit den in Betracht kommenden fremden Ländern Kartenschlüsse unterhielten. Es ist einleuchtend, daß eine so gründliche Änderung in der Leitweise der Briefsendungen nach dem Ausland hohe Anforderungen an die Anpassungsfähigkeit der Briefabfertigungsstellen im Orts- und Bahnpostdienst stellte, zumal da manche der neu gebildeten Leitgebiete infolge ihrer vom Herkömmlichen ganz abweichenden Zusammensetzung (z. B. bei den Ländern von Österreich-Ungarn, für die sich der Austausch über mehrere Auslandsstellen nicht vermeiden ließ), recht schwierig zu behandeln und im weiteren auch noch die der deutschen Inlandspost-Überwachung unterliegenden Sendungen einer besonderen Leitweise (über die Inlandspost-Überwachungsstellen) zu unterziehen waren; immerhin hat sich das Einleben in die neuen Verhältnisse und die Durchführung der Maßnahmen ohne bedeutendere Unregelmäßigkeiten und Störungen vollzogen, was den beteiligten Dienststellen und Beamten um so höher anzurechnen ist, als sie bei der Abwicklung des Betriebs noch die übrigen großen Schwierigkeiten zu überwinden hatten, die der Kriegsausbruch in Gestalt von Personalentziehungen, Verwendung zahlreicher ungeübter Aushilfskräfte, Verminderung der Zahl der Postzüge usw. mit sich brachte. Als eine auch für den Postbetrieb sehr unerwünschte und hinderliche Zugabe erwies sich die militärische Vorschrift, daß die Briefe nach dem Ausland im offenen Zustand aufgeliefert und den Überwachungsstellen übergeben werden mußten. Abgesehen von der erhöhten Aufmerksamkeit, die die Aufgabe-Postanstalten auf die Feststellung verwenden mußten, ob die Sendungen dieser Vorschrift entsprachen oder nicht, und abgesehen ferner von der Gefahr des Verschiebens der Sendungen ineinander und von der schwierigeren Handhabung der offenen Sendungen in den Briefabfertigungsstellen, konnte den Sendungen während der Beförderung ihr Inhalt ganz oder zum Teil entfallen und verlorengehen, ohne daß hierbei ein Verschulden von Postdienststellen, die von der Öffentlichkeit in erster Linie für solche Vorfälle verantwortlich gemacht zu werden pflegten, vorlag. In den ersten Kriegsmonaten gaben die Auslandsstellen die Briefe auch offen an das Ausland weiter. Wegen der großen Unzuträglichkeiten, die hieraus für die Absender und Empfänger der Sendungen infolge des Abhandenkommens wichtiger Briefeinlagen und der Gefährdung des Briefgeheimnisses entstanden und die ihren Wiederhall in zahlreichen Beschwerden und Zeitungsveröffentlichungen fanden, ging man im Einverständnis mit der Militärbehörde bald dazu über, die vom Militär zur Weiterleitung freigegebenen Briefe vor der Absendung bei den Auslandsstellen verschließen zu lassen. Das war bei der großen Anzahl der zu behandelnden Sendungen eine viele Arbeitskräfte erfordernde, kostspielige Aufgabe. Die Maßnahme hat dafür aber den beabsichtigten Zweck erfüllt und die erwünschte Beruhigung in den Kreisen der Briefschreiber und -Empfänger herbeigeführt. Den damit erzielten Vorteilen gegenüber konnten kleine Mängel, die sich bei der Durchführung des Verfahrens herausstellten, nicht ins Gewicht fallen. Es kam vereinzelt vor, daß mehrere Sendungen infolge Anhaftens überflüssigen Klebstoffs (der Klebstoff wurde auf eine größere Anzahl passend zurechtgelegter Sendungen gleichzeitig aufgetragen) nach der Verpackung in die Briefbunde zusammenklebten und am Bestimmungsort nur schwer getrennt werden konnten, oder daß Drucksachensendungen, die in Brief-

umschläge verpackt waren, versehentlich mitverschlossen und dann im Bestimmungsland als verschlossene Briefe mit einer Nachgebühr belegt wurden.

Mit der Zuführung an die Auslandsstellen und der Vorlegung bei den militärischen Überwachungsstellen waren naturgemäß für die Briefsendungen mehr oder weniger bedeutende Verzögerungen verbunden. Die Verspätungen vergrößerten sich noch in entsprechendem Maße, wenn die nämlichen Sendungen auch im Ausland — wie in Österreich und Ungarn, Bulgarien, der Türkei — einer militärischen Überwachung unterlagen. Die Verzögerungen konnten sich für Briefe aus Deutschland nach dem Ausland bis zu recht beträchtlichen Zeiträumen ausdehnen, wenn sich die Heeresleitung genötigt sah, aus besonderen Anlässen zeitweise eine gänzliche Sperre in der Absendung der Auslandspost eintreten zu lassen. Diese Umstände erschlossen, wie nicht anders zu erwarten war, eine reiche Quelle für Beschwerden und Klagen aus allen Kreisen der Bevölkerung, insbesondere aus dem Handels- und Gewerbestand. Nach Lage der Sache konnte aber trotz aller Bemühungen der beteiligten Stellen an den durch die militärischen Erfordernisse aufgenötigten Zuständen nur wenig oder gar nichts gebessert werden. Die Öffentlichkeit mußte sich wie die Postverwaltung in das Unvermeidliche fügen und die eigenen Zwecke den höheren Zwecken der Vaterlandsverteidigung unterordnen. Es darf dabei auch nicht unerwähnt bleiben, daß in sehr vielen Fällen Verzögerungen von Briefsendungen und andere Unzuträglichkeiten durch die Absender selbst verschuldet worden sind, indem sie die bestehenden Vorschriften (z. B. über die offene Auslieferung der Briefe, über die Unzulässigkeit von Ansichtspostkarten usw.) nicht beachtet haben.

Um den wichtigen Briefen der für den ausländischen Zahlungs- und Handelsverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Geschäfte die Gefahren der offenen Beförderung zu ersparen und eine möglichst schnelle Weiterleitung zu sichern, war vorgesehen, daß die Geschäfte, soweit ihnen vom Reichskanzler (Reichsamt des Innern) das Verfahren ausdrücklich gestattet worden war, solche Briefe — später auch Wertbriefe und andere Wertsendungen — nach dem neutralen Ausland unmittelbar bei den Überwachungsstellen oder bei eigens zu dem Zwecke an größeren Orten im Reich eingerichteten militärischen Prüfungsstellen offen vorlegen konnten. Die Sendungen wurden nach der militärischen Prüfung sogleich verschlossen und versiegelt und mit einer entsprechenden militärischen Bescheinigung versehen. Die Aufgabe der hier erwähnten besonderen militärischen Prüfungsstellen beschränkte sich — abgesehen von der bei manchen von ihnen außerdem stattfindenden Annahme und Prüfung von Telegrammen — lediglich auf die Annahme und weitere Behandlung der erwähnten wichtigen Geschäftsbriefe usw.; sie hatten mit sonstigen Postüberwachungsgeschäften, die allein den Überwachungsstellen oblagen, keine Befassung, wie hier den vielfach aufgetretenen abweichenden Meinungen gegenüber ausdrücklich hervorgehoben sei.

Zu den militärischen Beschränkungen des deutschen Postverkehrs in der Kriegszeit gehörte schließlich noch die Anordnung, daß die deutschen Postanstalten vom Ausbruch des Krieges an keine Postsendungen, einschließlich der Pakete, aus dem neutralen Ausland nach dem neutralen Ausland im Durchgang durch Deutschland befördern durften. Das Verbot erstreckte sich sowohl auf geschlossene Posten als auch auf Einzelsendungen. Die Sperre des Durchgangsverkehrs, die in den Postaustausch mancher neutralen Länder außerordentlich störend eingriff — man denke z. B. nur an den Verkehr zwischen Dänemark, Norwegen und Schweden einerseits und der Schweiz anderseits — hat aber nur wenige Wochen gedauert.

b) Feindliche Störungen des deutschen Postverkehrs.

Mit dem Beginn des Krieges hörte der deutsche Schiffsverkehr auf den Weltmeeren auf. Deutsche Handelsschiffe konnten nicht mehr ausfahren, die unterwegs befindlichen mußten vor der Aufbringung durch die feindlichen Seestreitkräfte soweit als möglich Zuflucht in neutralen Häfen suchen. Die deutsche Kriegsmarine konnte ihnen keinen Schutz angedeihen lassen, weil sie sich auf die Verteidigung der heimatlichen Küsten beschränken mußte. Damit waren mit einem Male alle deutschen überseeischen Postdampferlinien verschwunden, mit ihnen auch die deutsch-amerikanischen Seeposten zwischen Hamburg und Bremen einerseits und New York anderseits, die bis dahin Gelegenheit zur Beförderung von Briefen nach dem zwischen der deutschen und der amerikanischen Postverwaltung vereinbarten niedrigen Gebührensatz geboten hatten. Der billige Briefverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika hatte damit sein Ende erreicht. Die deutschen Schutzgebiete sahen sich vom Verkehr mit dem Mutterland und untereinander abgeschnitten. Deutschlands unmittelbare Postverbindungen beschränkten sich nunmehr auf den Verkehr mit seinen verbündeten oder neutralen Nachbarländern. Für seinen Postverkehr nach den nur über See zu erreichenden neutralen Ländern (einschließlich Spaniens und Portugals) mußte es die Vermittlung der neutralen Nachbarländer in Anspruch nehmen, die auch bereitwillig zugestanden wurde. Wie weit der deutsche Auslandspostverkehr nach und nach infolge des Hinzutritts immer neuer Feinde und der immer schärfer werdenden feindlichen Abschnürung Deutschlands von der Außenwelt zusammenschrumpfte, läßt die Verfügung Nr. 239 vom 24. Oktober 1917 in Nr. 72 des Amtsblatts des Reichs-Postamts erkennen, nach der damals ein Postverkehr Deutschlands nur noch mit Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich nebst Liechtenstein, Persien, Schweden, der Schweiz, Spanien (nur sogenannte Familienbriefe über die Schweiz und Frankreich), der Türkei und Ungarn bestand. Solange sich nach Kriegsausbruch die Möglichkeit eines Postverkehrs zwischen Deutschland und den überseeischen neutralen Ländern bot, kamen für seine Vermittlung hauptsächlich die niederländischen, dänischen, schwedischen und norwegischen Postdampfer in Betracht. Mit welch unerhörter, die allgemein anerkannten Rechtsgrundsätze nichtachtenden Rücksichtslosigkeit unsere Feinde, in erster Linie England, den deutschen Verkehr über neutrale Länder unterdrückt und behindert haben, lebt noch frisch in jedermanns Erinnerung[1]).

Es ist allgemein bekannt, daß eins der Hauptkriegsziele unserer Feinde die Vernichtung des deutschen Handels bildete. Als ein wesentliches Mittel zur Erreichung dieses Zweckes diente die Beschlagnahme und Durchstöberung nicht allein der von Deutschland ausgehenden oder nach Deutschland gerichteten Postsendungen, sondern auch der Post der neutralen Länder. Der von unseren Feinden planmäßig ausgeübte Postraub wurde sowohl in europäischen als auch in den unter feindlichem Einfluß stehenden außereuropäischen Häfen, z. B. in Hongkong, Singapore, vorgenommen.

Zunächst hatte es den Anschein, daß, abgesehen von einigen Ausnahmen, die völkerrechtlichen Grundsätze, die für den Briefverkehr durch das XI. Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 und für den Paketverkehr durch die sogenannte Pariser Seerechtsdeklaration vom 12. Juni 1856 getroffen worden waren, von unseren Feinden im allgemeinen beachtet werden würden. Der

[1]) In den weiteren Ausführungen folgt der Verfasser im wesentlichen einer s. Z. von ihm für die »Deutschen Kriegsnachrichten« bearbeiteten Darstellung.

für den Postverkehr günstige Zustand dauerte aber nur wenige Monate. In erster Linie war das Vorgehen der englischen und französischen Seebehörden gegen den überseeischen Paketverkehr Deutschlands gerichtet, den sie bald vollständig unterbanden. Im überseeischen Briefverkehr Deutschlands waren schon in den ersten Kriegsmonaten einzelne Störungen durch Beschlagnahme der Briefposten von oder nach Deutschland durch englische oder französische Kriegsschiffe vorgekommen; ein planmäßiges Vorgehen der feindlichen Mächte in dieser Hinsicht begann aber erst Anfang Dezember 1915. Zunächst beschränkten sich unsere Feinde auf die Beschlagnahme der überseeischen deutschen Briefposten, die in ihr Gebiet oder ihre Hoheitsgewässer gelangt waren. In einem Falle konnte durch einwandfreie Meldungen festgestellt werden, daß ein englisches Kriegsschiff die ihm auf hoher See von einem englischen Handelsdampfer übergebenen deutschen Briefposten in das Wasser geworfen hat. Für die Richtigkeit vieler anderen ähnlichen Meldungen hat sich ein ausreichender Beweis nicht erbringen lassen.

Im englischen Unterhause lenkte nach Zeitungsnachrichten am 13. Oktober 1915 ein Mitglied die Aufmerksamkeit auf die Mißstimmung, die in einigen neutralen Ländern durch die Verzögerung der Postsendungen entstanden war, die über das Gebiet der Kriegführenden verschickt werden. Der englische Minister Edward Grey antwortete, die Frage habe den Gegenstand sorgfältiger Erwägung gebildet. Sowohl zur Zeit des südafrikanischen Krieges wie heute sei die Regierung der Ansicht, daß, da der Kriegszustand die Anwendung des Artikels 4, Absatz 1 der Allgemeinen Postkonvention (»Die Freiheit des Transits ist im gesamten Vereinsgebiet gewährleistet«) zwischen den Kriegführenden selbst ausschaltet, das Abkommen einer der Verträge sei, die nur in Friedenszeiten Geltung hätten. Die Regierung erachte es für unmöglich, die Vertragsbestimmungen so auszulegen, daß sie den kriegführenden Staaten die Verpflichtung auferlegen, als Nachrichtenkanal zu dienen. Sie halte sich verpflichtet, von dem Rechte Gebrauch zu machen, Postsendungen zwischen den neutralen Staaten, die über England gehen, zu durchsuchen. Es werde größte Sorgfalt darauf verwandt, eine unnötige Verzögerung oder Benachteiligung der rechtmäßigen Belange der Neutralen zu vermeiden.

Hiermit begnügten sich die englischen Gewalthaber aber nicht. Sie gingen vielmehr sehr bald dazu über, auch neutrale Schiffe, die britische Häfen planmäßig nicht berührten, durch ihre Kriegsschiffe anzuhalten und in britische Häfen zu schleppen, um dort die deutschen Briefposten zu beschlagnahmen. Es wurde sonach der gesamte Briefverkehr Deutschlands und seiner Verbündeten mit den überseeischen Ländern und Spanien von den feindlichen Mächten angehalten und weggenommen. Von Dezember 1915 an haben die feindlichen Seemächte, soweit eine Feststellung möglich war, annähernd 35 000 überseeische Briefposten aus Deutschland und den verbündeten Ländern (in der Hauptsache für Nord-, Mittel- und Südamerika, Niederländisch Indien und Spanien) und annähernd 25 000 überseeische Briefposten nach Deutschland und verbündeten Ländern (meistens aus Nord-, Mittel- und Südamerika, Niederländisch Indien und Spanien) beschlagnahmt, abgesehen von den Sendungen, die im Einzeldurchgang mit neutralen Schiffen abgesandt und beschlagnahmt worden sind. Der Inhalt der Briefbeutel ist, soweit er für Deutschland bestimmt war, später von der britischen und französischen Zensur teilweise freigegeben und nach Deutschland über die Niederlande oder über die Schweiz weitergesandt worden.

England und Frankreich beschränkten sich nicht darauf, die auf neutralen Dampfern befindlichen Briefposten nach und von den ihnen feind-

lichen Ländern zu beschlagnahmen und zu durchsuchen; die Briefposten der neutralen Länder wurden vielmehr ebenso behandelt, um auch die Briefsendungen zu fassen, die durch die Post in neutralen Ländern mit feindlichen Staatsangehörigen ausgetauscht wurden. Die von einzelnen neutralen Mächten hiergegen wiederholt erhobenen Einsprüche erzielten keine Änderung des Verfahrens, obwohl es im Widerspruch stand mit den Grundsätzen im XI. Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907, das auch von England unterzeichnet und angenommen worden ist. Danach sollen die auf neutralen oder feindlichen Schiffen vorgefundenen Briefpostsendungen (Korrespondenzen) der Neutralen oder der Kriegführenden, gleichviel ob amtlicher oder nichtamtlicher Natur, unverletzlich sein, und, selbst wenn das Schiff beschlagnahmt wird, von dem Beschlagnehmenden möglichst unverzüglich weiterbefördert werden. Der fortgesetzte Postraub, namentlich soweit der reine Schriftverkehr und der Postverkehr der neutralen Länder in Frage kam, mußte daher als ein schwerer Eingriff in das Rechtsempfinden der ganzen gesitteten Welt außerhalb der Deutschland feindlichen Länder empfunden werden, zumal da er die Neutralen in derselben Weise wie die Kriegführenden schädigte.

Wenn es noch eines Beweises dafür bedürfte, daß die Gründe für das Vorgehen Englands und Frankreichs gegen die Post der ihnen feindlichen und der neutralen Länder nicht in rein militärischen Absichten, sondern in dem Willen zur wirtschaftlichen Vernichtung ihrer Gegner gesucht werden müssen, so ist er durch die von deutscher Seite gemachten Wahrnehmungen unwiderleglich erbracht worden. Nach Prüfungsvermerken, die sich auf nach Deutschland gelangten Briefen befanden, sind nämlich von den britischen Seebehörden auf neutralen Schiffen beschlagnahmte Briefposten nicht allein von der britischen, sondern auch von der französischen Zensur durchgesehen worden. Das Vorgehen, das voraussetzt, daß die beschlagnahmten Posten unter großen Zeitverlusten zwischen den englischen und französischen Dienststellen ausgetauscht wurden, ermöglichte beiden feindlichen Mächten einen gründlichen Einblick in die deutschen Geschäftsbeziehungen zum Ausland und bot ihnen die Unterlagen für wirtschaftliche Kampfmaßnahmen, wie sie u. a. zum großen Nachteil der Neutralen in den sogenannten »schwarzen Listen« (Verzeichnisse von Geschäften, mit denen wegen ihrer Handelsbeziehungen zu Deutschland britische Staatsangehörige keinen Handel treiben durften) zum Ausdruck kamen.

Schließlich seien noch die Weisungen angeführt, die nach Zeitungsnachrichten von den britischen Behörden über die endgültige Behandlung der während der Kriegsjahre von den britischen Zensurbehörden beschlagnahmten Postsendungen erlassen worden sind.

1. Im Vereinigten Königreich aufgegebene oder dahin bestimmte Briefschaften werden zerstört mit Ausnahme derer, die wertvolle Gegenstände und Urkunden enthalten und die weitergeleitet werden können.

2. Die im Durchgang über das Vereinigte Königreich beförderten, aus fremden Ländern herrührenden Postsachen, die von neutralen Schiffen nach deren Eintritt in die britischen Hoheitsgewässer gelandet wurden, werden wie folgt behandelt.

   a) Sendungen mit Waren, Barschaft und Wertpapieren und andere Wertsendungen werden an das Prisengericht übergeben;

   b) private Briefschaften werden vernichtet, weil die Prüfung, ob deren Weiterleitung erfolgen kann, zu große Kosten verursachen würde.

3. Alle freigelassenen Sendungen werden mit der Zensurmarke verschlossen und folgendermaßen gestempelt: »Von den britischen Militärbehörden freigelassen«.

4. Nachforschungen nach vermißten Briefen sind allgemein unerwünscht, weil sie infolge der durch den Unterseebootkrieg eingetretenen Verluste und der Tätigkeit auch der alliierten und feindlichen Zensurbehörden vielfach nicht beantwortet werden könnten. — Von anderen als im Vereinigten Königreich wohnenden Personen ausgehende Nachforschungen sind auf diplomatischem Wege zu machen unter Angabe der genauen Aufschrift der Sendung, des Tages der Postaufgabe, des Inhalts der Sendung, der Einschreibnummer und des Aufgabeamts.

Die Förderanlage beim Postamt 4 (Hauptbahnhof) in Chemnitz.

Vom Geheimen Postrat Sturm in Chemnitz.

Dem Postamt 4 (Hauptbahnhof) in Chemnitz stehen zur Abwicklung des Paketverkehrs zwei Packkammern zur Verfügung, eine untere und eine obere. In der unteren Packkammer, die im Erdgeschoß liegt, erfolgen

1. die Abnahme der bei den Orts-Postanstalten aufgelieferten Pakete, die sämtlich durch Güterposten angebracht werden,
2. die Angabe der Leitnummern auf den abgehenden Paketen sowie die Verteilung der Pakete auf die Stapelplätze und
3. das Verladen der für Chemnitz und Vororte bestimmten Pakete in die Güterpostwagen.

An die untere Packkammer schließt sich ein 190 m langer Tunnel, der durch 8 hydraulische Aufzüge und ebenso viele Aufgänge mit den 16 Bahnsteigen verbunden ist. Die obere Packkammer befindet sich im 2. Geschoß und liegt 4,5 m über der unteren Packkammer. Sie dient hauptsächlich zur Abstellung der Handwagen mit Paketen, die in Sackwagen verladen werden sollen oder aus solchen herrühren. An die obere Packkammer reihen sich die Räume für die Geld- und Briefabfertigung an, die in Chemnitz vom Postamt 4 wahrgenommen wird. Längs der oberen Packkammer zieht sich die Postladerampe hin, vor der 2 Postladegleise liegen. Der Verkehr zwischen der oberen und der unteren Packkammer wird durch 2 elektrische Aufzüge (Fahrstühle) vermittelt; außerdem sind die Räume durch eine 1 m breite Holztreppe verbunden.

Aus der Lage der Diensträume ergibt sich, daß der Verkehr zwischen den Abfertigungsräumen und den Bahnsteigen auf den Weg durch die obere Packkammer, den Fahrstuhl, die untere Packkammer und den Tunnel angewiesen ist. Da das Postamt vor dem Kriege werktäglich mit 228 postseitig benutzten Eisenbahnzügen in Verbindung stand, war der Verkehr zwischen der Abfertigung und den Bahnsteigen äußerst rege. Um die rechtzeitige Überkunft der Beutel sicherzustellen, mußte einer der Fahrstühle für die Beförderung der Geld- und Briefbeutel freigehalten werden. Der zweite Fahrstuhl dient dem Paket-

verkehr. Um einen Überblick über seinen Umfang zu gewinnen, seien folgende Zahlen angeführt. In Chemnitz nebst Vororten sind Pakete

im Jahre	aufgeliefert Tausend	eingegangen Tausend
1911	2 966	1 794
1912	3 254	1 957
1913	3 339	2 040
1914	3 093	1 784
1915	2 645	1 522
1916	2 181	1 501
1917	2 015	1 584
1918	1 772	1 551
1919	2 045	1 679.

Hierzu tritt die Zahl der im Durchgang bearbeiteten Pakete. Über den Umfang des Durchgangsverkehrs liegen Aufzeichnungen nicht vor, er ist aber um ein Vielfaches größer als der Ortsverkehr. Zur Bewältigung des Verkehrs fertigt das Postamt 4 werktäglich Sackwagen ab nach Berlin, Breslau, Dresden, Freiberg, Halle, Hof, Leipzig und im Bedarfsfalle nach Annaberg, Aue, Glauchau, Hamburg, Hannover und Pockau-Neuhausen und empfängt Sackwagen regelmäßig von Berlin, Leipzig, Dresden und nach Bedarf von Annaberg, Olbernhau und Pockau-Neuhausen.

Die Überführung der Pakete aus der unteren Packkammer nach den Bahnsteigen geschieht in gewöhnlicher Weise und bietet keinen Anlaß zu besonderen Bemerkungen. Anders liegt es mit den Paketen, die in Sackwagen verladen werden sollen oder in Sackwagen eingehen. Hierbei wird in folgender Weise verfahren. Alle Pakete, die mit Güterposten eingehen, werden durch Rollbahnen[1]) den sogenannten Beschreibestellen zugeführt, das sind die Stellen, an denen die Pakete mit den Leitnummern versehen werden. Von da gelangen die Pakete auf Gruppenwagen und von diesen auf Handwagen, die an jedem Stapelplatz aufgestellt sind. Mangelt es an Handwagen, was in verkehrsstarken Zeiten vorkommt, so müssen die Pakete zunächst auf die Stapelplätze niedergelegt und später aufgeladen werden. Die beladenen Handwagen werden in der Nähe des Fahrstuhls aufgestellt. Der Fahrstuhlwärter befördert die Wagen durch den Fahrstuhl in die obere Packkammer, wo sie bis zur Entladung abgestellt werden. Pakete, die von den Bahnsteigen zugehen, werden der Beschreibestelle zugeführt und nehmen von da aus den vorbeschriebenen Weg zum Sackwagen. Die Pakete, die in Sackwagen angekommen sind, werden zunächst in Handwagen verladen. Die beladenen Wagen werden in der oberen Packkammer abgestellt und vom Fahrstuhlwärter durch den Fahrstuhl in die untere Packkammer befördert. Enthält der Wagen Durchgangspakete, so wird er der Beschreibestelle zugeführt; ist er mit Ortspaketen beladen, so wird er an die Laderampe gefahren, wo die Güterpostwagen laderecht bereitstehen.

Es ist augenfällig, daß das Verfahren, um ein Paket innerhalb des Postamts von einer Stelle zur anderen zu bringen, unverhältnismäßig viel Zeit und Arbeitskraft erfordert, selbst wenn man dem Umstand Rechnung trägt, daß die Packkammern in verschiedenen Geschossen liegen. Es ist aber nicht der einzige Mangel der Einrichtung; sie hat auch noch andere Nachteile. Zunächst ist die Sicherheit der Pakete nicht genügend gewährleistet. Die Pakete gehen nicht allein durch

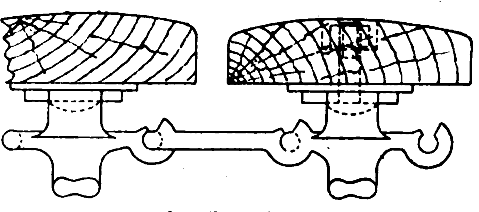
[1]) Vgl. Archiv 1919, S. 172.

viele Hände, sondern sie haben, um von einer Stelle zur anderen zu gelangen, einen weiten Weg zurückzulegen, auf dem sie nicht immer überwacht werden können. Insbesondere sind sie im Fahrstuhl den Augen des Aufsichtsbeamten gänzlich entzogen. Auch der Umstand, daß sich ein Teil der Pakete in der unteren, der andere Teil in der oberen Packkammer befindet, trägt nicht zur Erhöhung der Sicherheit bei. Die Beförderung der beladenen Handwagen zum Fahrstuhl und das Aufstellen der Wagen in seiner Nähe beeinträchtigen die Übersicht und hindern den Betrieb in der Packkammer. Da die Packkammer an der Stelle, wo die Fahrstühle eingebaut sind, nur 8,2 m tief ist, treten die Mängel in der geschäftsregsten Zeit besonders zutage. Die Fahrstühle werden zwar täglich auf ihre Betriebsfähigkeit geprüft und ordnungsmäßig eingestellt; es läßt sich aber nicht vermeiden, daß die Fahrbühne während des Betriebs ihre Lage verändert und entweder etwas höher oder etwas tiefer als der Fußboden der Packkammer liegt. Das Ein- und Ausfahren der Handwagen erfordert dann nicht allein besondere Kraftanstrengung für den Fahrstuhlwärter, sondern hat auch eine vorzeitige Abnutzung der Wagen zur Folge. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Benutzung des Fahrstuhls bei Unachtsamkeit des Fahrstuhlwärters mit Gefahr sowohl für die Bedienungsmannschaft als auch für die Pakete verbunden ist. Infolge der starken Beanspruchung sind an den Fahrstühlen häufig und zum Teil recht kostspielige Instandsetzungen notwendig gewesen. In der letzten Zeit gesellte sich zu den hohen Aufwendungen noch der Mißstand, daß die Instandsetzungen mangels geeigneter Arbeitskräfte sehr lange Zeit erforderten, so daß der gesamte Verkehr zwischen der oberen und der unteren Packkammer zum Nachteil des Betriebs nur auf einen einzigen Fahrstuhl angewiesen war. Wiederholt ist auch der Fall eingetreten, daß beide Fahrstühle versagten. In solchen Fällen ist die eingangs erwähnte schmale Verbindungstreppe durch Belegen mit Brettern in eine Rutsche umgewandelt worden. Die in den eingegangenen Sackwagen enthaltenen Pakete konnten wohl auf diese Weise, wenn auch mit Zeitverlust und Aufwendung vermehrter Arbeitskräfte, der unteren Packkammer zugeführt werden, dagegen bestand keine Möglichkeit, die abgehenden Sackwagen auf den Postladegleisen zu beladen. In solchen Fällen stellte die Eisenbahnverwaltung in entgegenkommender Weise die Wagen auf einem freien Gleis auf. Indessen konnten die Wagen wegen des Zugverkehrs oft nicht rechtzeitig gestellt werden. Auch mußten aus demselben Grunde wiederholt Verschiebebewegungen vorgenommen werden, so daß das Verladegeschäft mehrfach unterbrochen war und die Sackwagen nicht voll ausgenutzt werden konnten. Aber noch ein Umstand erwies sich bei dem Versagen beider Fahrstühle als besonders störend: es gab keine Möglichkeit, die Handwagen, die sich bei Eintritt der Störung in der oberen Packkammer befanden, in die untere, wo sie dringend gebraucht wurden, zu befördern. Es liegt auf der Hand, daß sich hieraus Störungen des Dienstbetriebs ergeben müssen.

Die geschilderten Verhältnisse legten die Frage nahe, ob es nicht möglich sei, den Betrieb in der Packkammer übersichtlich zu gestalten, zu erleichtern und die Pakete auf kürzerem, somit schnellerem und mehr gesichertem Wege von einer Packkammer zur anderen und zu den Postladegleisen zu befördern. Die Frage hat die Firma Siegerin-Goldman-Werke in Mannheim auf Veranlassung der Ober-Postdirektion in Chemnitz in bejahendem Sinne durch den Einbau einer eigenartigen Förderanlage gelöst. Die Bauart des Gebäudes stellte dem Vorhaben viele Schwierigkeiten entgegen, so daß es wiederholter Beratungen und mehrfacher Umarbeitung der Entwürfe bedurfte, ehe der Plan zur Ausführung kommen konnte. Die seit dem 17. April 1919 fertige Förderanlage besteht aus zwei voneinander unabhängigen Zweigen, die nebeneinander aufgestellt sind. Mit jedem Zweige kann sowohl auf- als auch abwärts gearbeitet werden. Da die Zweige unabhängig voneinander sind, besteht die Möglichkeit, den einen Zweig zum Entladen, den anderen gleich-

zeitig zum Beladen eines Sackwagens zu benutzen. Der linke Zweig besteht aus zwei rechtwinkelig zueinander liegenden Förderbändern, die durch einen Winkel- und einen Seitenförderer miteinander verbunden sind. Die Anordnung der Förderbänder im rechten Winkel war durch die räumlichen Verhältnisse bedingt, die eine andere Lösung nicht zuließen. Der rechte Zweig ist ähnlich gebaut. Die Förderbänder sind in ein schmiedeeisernes Rahmengestell mit Kreuzverband von 570 mm Breite und 450 mm Höhe eingebaut. In dem Gestell, zu dem Winkeleisen von 60 × 40 × 6,5 mm Verwendung gefunden hat, laufen zwei endlose Ewartketten von 55/50 mm. Die beiden Ketten sind durch Bretter von 620 × 100 × 20 mm dergestalt verbunden, daß wie die Abb. 1 zeigt, jedes zweite Glied zur Befestigung eines Brettes dient,

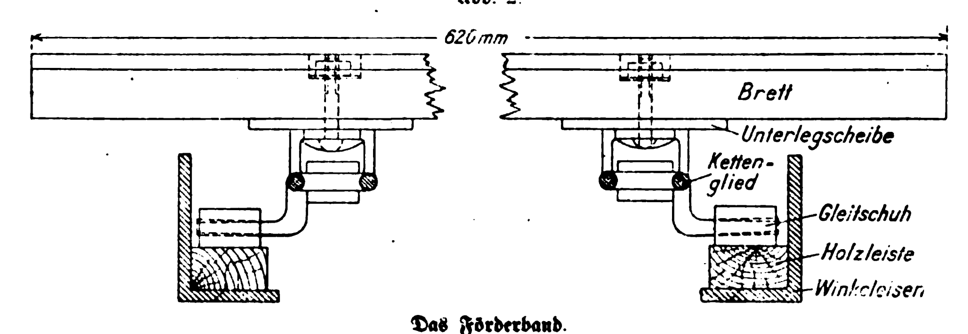
Abb. 1.



Die Ewartkette.

Dadurch wird eine endlose Bretterbahn hergestellt. Die Ausführung trägt den Zeitverhältnissen Rechnung, da Bandförderer nicht zu beschaffen waren. An jedem Befestigungsglied sind auswechselbare Gleitschuhe aufgesteckt; sie laufen auf Hartholzleisten, die auf dem kürzeren Schenkel des Winkeleisengestells aufgeschraubt sind. Auf die Weise wird ein geräuschloser Gang des Förderbandes gewährleistet. Die Abb. 2 veranschaulicht die Einrichtung eines Förderbandes.

Abb. 2.

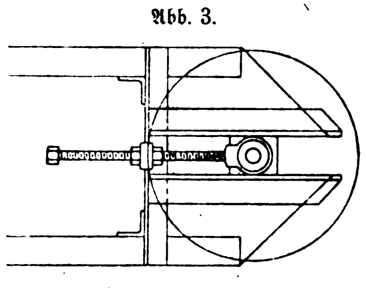


Das Förderband.

Am Kopf- und am Fußende laufen die Ketten über Räder. Da sich die Kettenglieder bei längerem Betrieb strecken, müssen die Ketten von Zeit zu Zeit gespannt werden. Zu diesem Zwecke ist das Räderpaar am Fußende des Förderbandes verstellbar eingerichtet. Das Nachspannen der Ketten erfolgt durch Vor- oder Rückwärtsschrauben der Spindelspannlager (Abb. 3). Zum Ausgleich der Ungenauigkeiten der Ketten sitzen die Kettenräder lose auf der Welle. Der Winkelförderer besteht aus 22 eisernen Rollen verschiedener Länge von 80 mm Durchmesser, die auf Kugellagern laufen und durch Ketten angetrieben werden. Sie werden durch ein Zahnrad vom Hauptantrieb aus in Bewegung gesetzt. Der Seitenförderer, der die Aufgabe hat, die Pakete von dem Förderband auf den Winkelförderer abzulenken, besteht aus einem Gestell aus

Winkeleisen, an dessen Enden je ein Kettenrad auf einer Welle sitzt. Über diese Kettenräder läuft eine endlose Kette, an der senkrecht zu den Förderbändern stehende Anschlaghölzer von 125 × 45 × 16 mm mit Schrauben in einer Teilung von

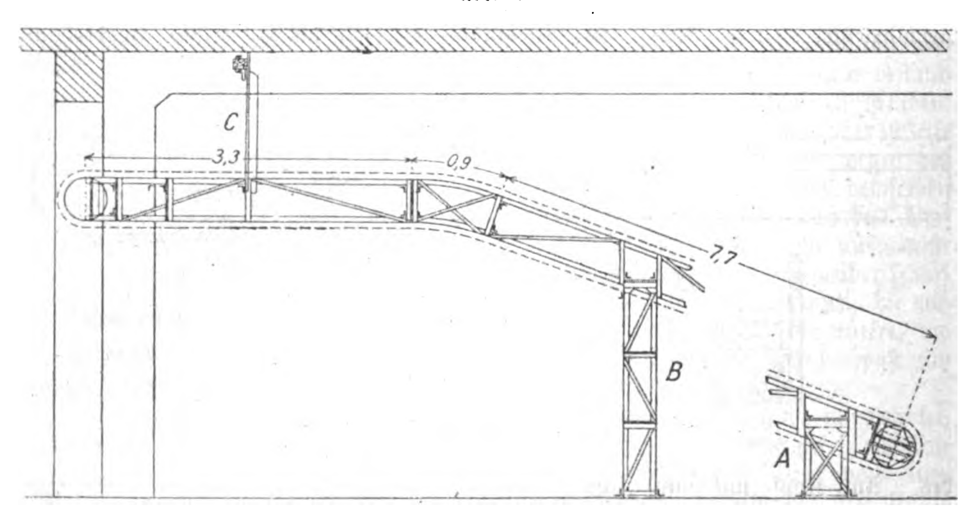
Abb. 3.



Die Kettenspannvorrichtung.

64 mm befestigt sind. Das Förderband I steht mit seinem Fußende, unterstützt durch einen eisernen Bock (A), 80 cm über dem Fußboden der unteren Packkammer. Steigend erreicht das Förderband auf einer Länge von 7,7 m eine Höhe von 3,5 m. Hier verläuft es in einem Bogen von 18,5° des Halbmessers 2,75 m und geht dann wagrecht 3,3 m weiter. Unterstützt wird das Förderband außer am Fußende durch einen Bock (B) in der Mitte und ein Deckengehänge (C) am Kopfende. Die Abb. 4 veranschaulicht den Verlauf des Förderbandes.

Abb. 4.

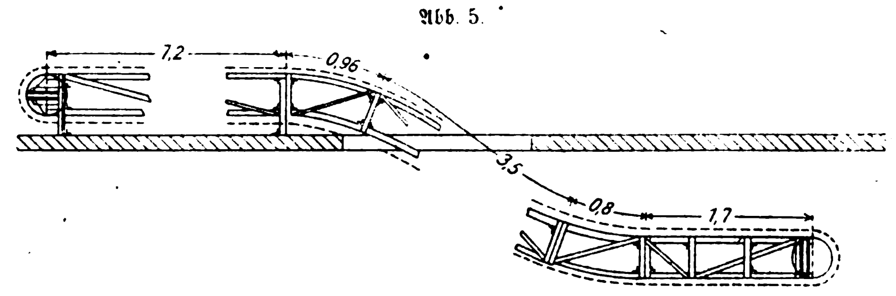


Der Verlauf des Förderbandes I.

Das Förderband II schließt sich links mit seinem Fußende mit geringem Abstand an das Kopfende des Förderbandes I winkelrecht an und geht dann in gleicher Höhe wie das Förderband I 1,7 m wagrecht weiter. Ein darauf folgender Bogen von 20° des Halbmessers 2,75 m läßt das Förderband II auf eine Länge von 3,5 m um 1,35 m steigen, so daß dadurch die Laderampe erreicht wird. Hier wird dem Förderband durch einen weiteren Bogen von denselben Abmessungen wieder der wagrechte Lauf gegeben, der bis zum Kopfende 7,2 m beträgt und sich

0,65 m über den Fußboden der Laderampe erhebt. Den Verlauf dieses Förderbandes läßt die Abb. 5 erkennen. Die Stelle, an der das Förderband die

Abb. 5.

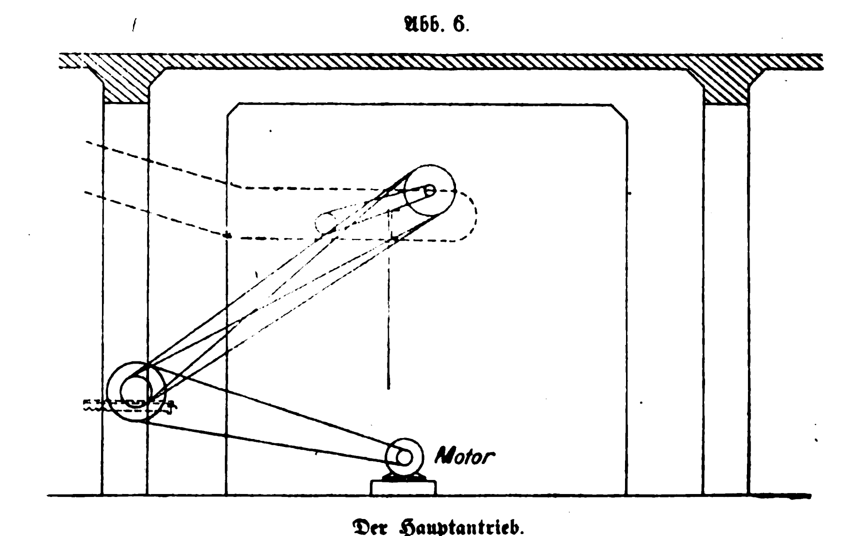


Der Verlauf des Förderbandes II.

Laderampe durchbricht, ist durch einen Aufbau aus Eisenblech geschützt. Die Seite, an der das Förderband in den Aufbau eintritt, ist mit einer zweiflügeligen Windfangtür versehen, die den Zweck hat, die Zugluft abzuhalten. Der Winkelförderer ist zwischen das Kopfende des Förderbandes I und das Fußende des Förderbandes II eingelagert und stellt so die Verbindung zwischen den beiden Förderbändern her. Der Seitenförderer läuft vom Kopfende des Förderbandes I an dem Winkelförderer entlang zum Fußende des Förderbandes II (Abb. 7, S. 182).

Angetrieben wird der Zweig der Förderanlage durch einen Elektromotor von 3,24 PS. Von diesem treibt, wie die Abb. 6 zeigt, ein Riemen zunächst auf

Abb. 6.

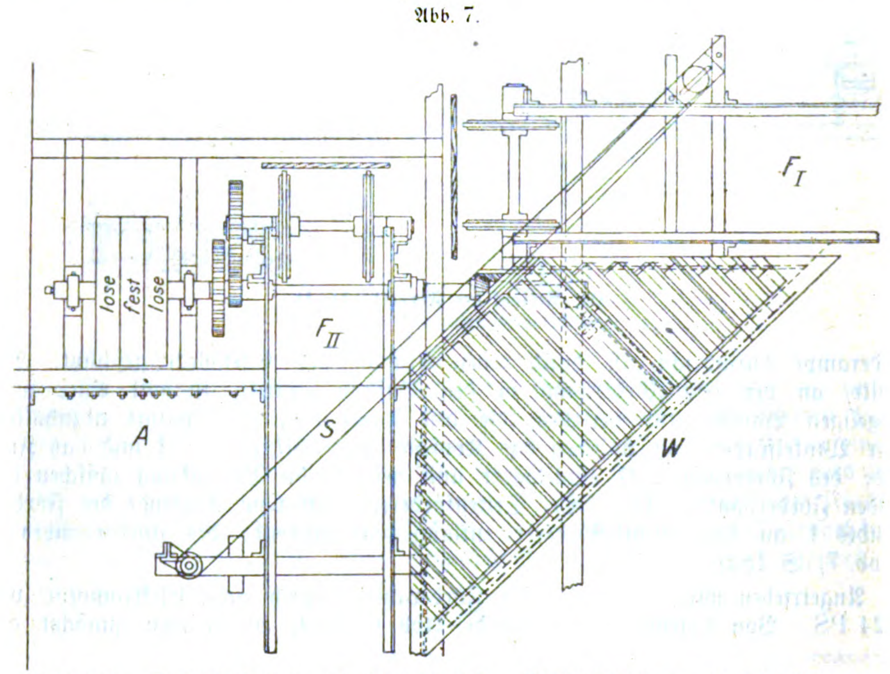


Der Hauptantrieb.

ein Vorgelege. Auf letzterem laufen zwei Riemen nach dem eigentlichen Antrieb. Er besteht (s. Abb. 7) aus zwei Lagern, einer Welle, zwei Losscheiben und einer Festscheibe sowie einem Zahnradvorgelege, das am Fußende des Förderbandes II sitzt. An dem Zahnradvorgelege sind je ein Winkelzahnradantrieb für das Förderband I, den Winkelförderer und den Seitenförderer angebracht. Mit den zwei Riemen, von denen einer verschränkt läuft, kann man die Anlage beliebig auf- oder ab-

wärts gehen lassen. Der Hauptantrieb macht 185 Umdrehungen. Die Förderanlage arbeitet mit einer Geschwindigkeit von 0,26 m in der Sekunde. Für die Treibriemen ist Handausrückung vorgesehen. Die Lager der Wellen, soweit sie in

Abb. 7.



A Antrieb. F_I Förderband I. F_{II} Förderband II. *W* Winkelförderer. *S* Seitenförderer.

das Mauerwerk eingelassen sind, sowie die Motoren sind gut isoliert, so daß Geräusche auf das Gebäude nicht übertragen werden. Das Arbeiten des Motors, das Schlagen der Treibriemen und das Umschlagen der Förderbänder um die Kettenräder verursachen zwar einiges Geräusch; es ist aber nicht derart, daß es in der Packkammer störend empfunden würde. Der Bau des rechten Zweiges der Förderanlage weicht von dem des linken Zweiges etwas ab, weil die Entfernung zwischen dem Kopfende des einen Förderbandes und dem Fußende des anderen erheblich größer ist als bei dem linken Zweige. Am Kopfende des einen Förderbandes und am Fußende des anderen liegt je ein Winkelförderer mit fünf eisernen Rollen. Die Verbindung zwischen den beiden Winkelförderern wird durch ein 6 m langes drittes Förderband hergestellt. Zum Schutze gegen Beschädigungen durch Anfahren mit Handwagen sind die Förderanlage auf der Laderampe und die Gerüststützen in der unteren Packkammer mit eisernen Schienen umgeben. Zur Verhütung von Unfällen sind zu beiden Seiten der Förderbänder, soweit sie die untere Packkammer berühren, Schutzvorrichtungen aus breitem Bandeisen angebracht. An den Stellen, wo die Bahn einen Bogen beschreibt, sind in die Schutzvorrichtung senkrecht stehende kleine eiserne Rollen eingebaut, die sich in Kugellagern bewegen, damit sich die Pakete dort nicht festsetzen können.

Die Anlagekosten belaufen sich auf rund 40 000 *M.* Abgesehen von der Verzinsung und der Abnutzung bestehen die wesentlichsten Unterhaltungskosten

1. in der Besoldung für die beiden Maschinenwärter,
2. in dem Stromverbrauch, der aber nur gering ist, weil für jeden Motor eine Antriebskraft von 3,24 PS ausreicht,

3. in den Ausgaben für Schmiermittel, die ebenfalls nicht erheblich sind, da die Anlage mit Staufferbüchsen ausgerüstet ist, und
4. in den Ausgaben für Unterhaltung der Werkzeuge und für Beschaffung beschädigter Maschinenteile. Davon haben bisher mehrere Zahnräder erneuert werden müssen. Über die Ursache wird weiter unten berichtet werden. Welche Aufwendungen in der Beziehung künftig zu machen sein werden, kann erst die Erfahrung lehren.

Trotz dieser Ausgaben steht die Wirtschaftlichkeit der Anlage außer Frage, wenn sie sich auch nicht genau in Geldeswert ausdrücken läßt.

Der Betrieb wickelt sich in folgender Weise ab. Handelt es sich darum, aus einem angekommenen Sackwagen Ortspakete auszuladen, so wird zunächst auf dem Ladeplatz ein Güterpostwagen laderecht gestellt und durch eine Rollbahn mit der Förderanlage verbunden. Nachdem die Anlage in Betrieb gesetzt worden ist, werden die Pakete auf das Förderband II gelegt. Nach der Ankunft am Fußende stoßen die Pakete gegen den Seitenförderer und werden von ihm nach rechts auf den Winkelförderer geschoben. Da die Rollen angetrieben sind, werden die Pakete bis zum Förderband I befördert und auf dieses abgegeben. Am Fußende des Förderbandes I nimmt ein Mann die Pakete ab und legt sie auf die Rollbahn. Am Ende der Rollbahn werden die Pakete von einem zweiten Mann in den Güterpostwagen verladen. Durchgangspakete werden in der Regel sofort beim Ausladen aus dem Sackwagen mit der Leitnummer versehen, so daß die Sendungen am Ende der Förderbahn in der unteren Packkammer sogleich auf die Gruppenwagen verteilt werden können. Bei ungünstigem Wetter ist das Beschreiben der Pakete mit den Leitnummern allerdings erst in der unteren Packkammer möglich. Das Beladen der Sackwagen wickelt sich in ähnlicher Weise ab. Die Pakete werden in der unteren Packkammer auf die Förderbahn gelegt, von ihr auf der Laderampe abgenommen und in den Sackwagen verladen. Die Förderanlage dient hauptsächlich zur Beförderung von Paketen, deren Stapelplätze sich in der Nähe der Förderanlage befinden. Die Anlage ist so bemessen, daß vier Sackwagen laderecht gestellt werden können. Mit der Förderanlage können im allgemeinen alle Pakete ohne Rücksicht auf ihre Form befördert werden. Ausgenommen sind

1. unförmige Pakete (Stühle, Glasflaschen usw.) und
2. Pakete, die in einer Ausdehnung über die Breite des Förderbandes — 62 cm — hinausgehen.

Bedingt können befördert werden

1. sehr flache (etwa 2 bis 3 cm starke) Pakete,
2. Pakete, die mit sehr starkem Bindfaden umschnürt sind,
3. Pakete mit Eisenbandumschnürung, wenn die Umschnürung zerrissen ist, und
4. rollenförmige Pakete.

Die unter 1. bezeichneten Pakete klemmen sich leicht zwischen Förderband und Seitenförderer ein und werden entweder zerdrückt oder sie setzen sich dort so fest, daß die Anlage beschädigt wird. Derartige Pakete müssen daher auf ein größeres Paket gelegt werden, das eine feste Unterlage bietet. Bei den unter 2. und 3. bezeichneten Paketen besteht die Möglichkeit, daß sich der starke Knoten zwischen die eisernen Rollen des Winkelförderers festsetzt, oder daß sich die Enden des zersprungenen Eisenbandes um die Rollen schlingen und dadurch die nachfolgenden Pakete am Weitergleiten hindern. Auch diese Pakete müssen wie die flachen Pakete als Mitreisende behandelt werden. Rollenförmige Pakete werden am besten von der Förderanlage ferngehalten. Sie können aber befördert werden, wenn sie unmittelbar hinter ein anderes Paket gelegt werden, das ein sicheres Auflager hat.

Ein wesentlicher Vorteil der Förderanlage ist der erhebliche Zeitgewinn. Das Aus- und Beladen der Sackwagen geht bei Benutzung der Förderanlage außerordentlich rasch vonstatten. In der Stunde können rund 1000 Pakete bearbeitet werden. Der große Zeitgewinn ist erklärlich, wenn man sich die Handgriffe vergegenwärtigt, die bei Benutzung der Förderanlage und bei Benutzung von Handwagen notwendig sind. Ein angekommenes Paket für den Ort läuft bei Benutzung der Förderanlage ohne jeden Aufenthalt in den Güterpostwagen. Bei Handwagenbetrieb wird das Paket zunächst in einen Handwagen gelegt, der Wagen wird dann die Laderampe entlang zum Fahrstuhl befördert, mit Hilfe des Fahrstuhls gelangt der Wagen in die untere Packkammer und von da zum Verladeplatz. Erst dann kann mit dem Einladen der Pakete in den Güterpostwagen begonnen werden. Ferner entsteht ein Zeitverlust dadurch, daß das Ausladegeschäft ruht, wenn ein beladener Handwagen gegen einen leeren ausgetauscht werden muß. Eine weitere Verzögerung kann eintreten, wenn der Fahrstuhl besetzt ist, ein Fall, der in geschäftsstarken Zeiten oft vorkommt. Die Durchgangspakete gelangen bei Benutzung der Förderanlage ohne Verzug so vorbereitet in die untere Packkammer, daß sie auf die Stapelplätze verteilt werden können. Bei Benutzung von Handwagen müssen die Pakete zunächst den vorbeschriebenen Weg bis zur Beschreibestelle in der unteren Packkammer zurücklegen, dort erst werden die Pakete mit den Leitnummern versehen und auf die Gruppenwagen verteilt. Die Erfahrung hat gelehrt, daß das Beschreiben der Pakete mit den Leitnummern beim Ausladen aus dem Sackwagen viel rascher vor sich geht, als wenn die Sendungen von dem Handwagen abgenommen werden.

Aus den vorstehenden Ausführungen erhellt, daß bei Benutzung der Förderanlage nur wenig Handwagen gebraucht werden. Es ist daher nicht allein mit einer geringeren Zahl von Handwagen auszukommen, sondern es werden auch Kosten für die Unterhaltung der Wagen gespart. Da der Fahrstuhl viel weniger als bei reinem Handwagenbetrieb beansprucht wird, werden auch Ersparnisse an elektrischer Kraft und Unterhaltungskosten erzielt. Ein Vorteil der Förderanlage ist auch darin zu erblicken, daß die Pakete bei Benutzung der Förderanlage nicht beschädigt werden können, weil sie nicht wie in den Handwagen übereinander geschichtet zu werden brauchen, sondern einzeln hintereinander liegen. Von besonderem Wert ist ferner, daß eine Beraubung oder Unterdrückung von Paketen kaum vorkommen kann, weil die Beteiligten am Anfang und am Ende der Förderanlage von Hand zu Hand arbeiten und während der Förderung selbst niemand zu den Paketen gelangen kann. Auch Betriebsunfälle, die bei Benutzung der Fahrstühle vorkommen, werden bei Benutzung der Förderanlage vermieden. Endlich erfordert das Auflegen der Pakete auf die Förderanlage bei weitem nicht die Körperkraft, die notwendig ist, um die beladenen Handwagen von Stelle zu Stelle zu schaffen. Der Körper ermüdet nicht vorzeitig und bleibt länger leistungsfähig.

Den Beamten wird es außerordentlich schwer zu unterscheiden, welche Pakete mit der Anlage befördert werden dürfen und welche Pakete davon auszuschließen sind. Leider ist diese Schwierigkeit infolge des häufigen Beamtenwechsels trotz fortgesetzter Einwirkung auch jetzt noch nicht völlig behoben. Große Mühe hat es auch bereitet, die Beamten über die Handgriffe zu belehren, die erforderlich sind, um die Anlage in Gang zu setzen oder aufzuhalten. Die wiederholt aufgetretenen Störungen waren in der Hauptsache auf eine unsachgemäße Behandlung der Anlage zurückzuführen. Um die unliebsamen Störungen zu vermeiden, sind zwei Aushelfer, die in der Wartung von Maschinen vorgebildet sind, mit der Bedienung der Anlage betraut worden. Anfänglich wurde auch von den Beamten darüber geklagt, daß durch den Einbau der Förderanlage die Zugluft in der unteren Packkammer erheblich zugenommen habe. Nachdem die Mauerdurchbrüche geschlossen

worden sind und die Beamten sich daran gewöhnt haben, die an der Förderanlage vorhandenen Windfangtüren zu schließen, wenn die Anlage nicht in Betrieb ist, sind die Klagen verstummt.

Da die Laderampe 80 m lang ist und die Förderanlage nur eine nutzbare Länge von 15 m hat, kann der Verkehr zwischen der unteren Packkammer und der Laderampe nicht ausschließlich durch die Förderanlage bewältigt werden. Der Handwagenbetrieb hat daher noch aufrechterhalten werden müssen. Da er aber merklich nachgelassen hat, treten die eingangs geschilderten Mängel des reinen Handwagenbetriebs nicht mehr so störend in die Erscheinung wie vor Erbauung der Förderanlage. Den Handwagenbetrieb ganz auszuschalten, lassen die räumlichen Verhältnisse nicht zu. Nach den gewonnenen Erfahrungen steht fest, daß die Beamten die Förderanlage gern benutzen, und daß sie den Zweck erfüllt, zu dem sie erbaut ist: sie ermöglicht eine Beschleunigung des Dienstbetriebs, eine Erhöhung der Sicherheit und eine Schonung der Beamtenkräfte.

Kleine Mitteilungen.

Einiges von den Eisenbahnen Brasiliens. Die Regierung von Brasilien hat die Eisenbahn Sao Luiz—Cazias erworben und beabsichtigt, die Bauten an dieser Strecke wieder aufzunehmen, die seit 10 Jahren geruht haben. Die Arbeiten sind schon in Angriff genommen; nach den letzten Berichten sind 100 km bereits wieder betriebsfähig gemacht worden. Die Bauten umfassen die Herstellung von 16 eisernen Brücken, von 7 Bahnhöfen und einigen Werkstätten. Der Betriebsmittelpark besteht zurzeit nur aus 8 Lokomotiven und 70 Wagen; er soll aber vermehrt werden. Die Eisenbahn soll im scharfen Wettbewerb mit der Flußschiffahrt betrieben werden.

Eine Zweigstrecke der Rio-Grande-do-Sul-Eisenbahn von Sao Pedro nach Jaguary ist kürzlich dem Betrieb übergeben worden. Die Regierung will demnächst die Theresopolis-Eisenbahn übernehmen. Auf ihre Anordnung soll die Itahy-Blumenau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit der Santa-Catharina-Eisenbahn verschmolzen werden, weil beide nur gemeinschaftlich in nutzbringender Weise betrieben werden können. Bei Abtretung der Eisenbahn an die Regierung waren die Betriebsmittel, die der Schiffahrtsgesellschaft gehörten, zurückgehalten worden; sie sind aber zu einem sachgemäßen Betrieb der Eisenbahn nötig und sollen nun durch die Verschmelzung mit der Santa-Catharina-Gesellschaft nutzbar gemacht werden. Daß die Anteilscheine der Dampfschiffahrtsgesellschaft zum größten Teil in deutschen Händen sind, wird als ein weiterer Grund für die Verschmelzung und die damit verbundene Verstaatlichung angegeben.

Die Beziehungen zwischen der Leopoldina-Eisenbahn und der Regierung scheinen recht unerquicklich zu sein. Die Eisenbahngesellschaft ist kürzlich mit einer Strafe von 5000 ℳ belegt worden, weil einer ihrer Schnellzüge mit zwei Stunden Verspätung sein Ziel erreicht hat. Überdies verweigert die Regierung ihre Genehmigung zu einer Erhöhung der Frachtsätze und Fahrpreise; diese ist aber erforderlich, weil die Betriebszahl von 69 im Jahre 1917 auf 73 im Jahre 1918 gestiegen ist und infolgedessen die Teilhaber bei Verteilung der Überschüsse leer ausgehen müssen. Durch die beiden behördlichen Maßnahmen ist die Eisenbahngesellschaft sehr gereizt worden. Der Staat Rio de Janeiro scheint ihr freundlicher gegenüberzustehen; er hat der Verlegung einer von ihm bereits genehmigten Eisenbahn von Porto das Caixas nach Rozario zugestimmt. Durch die Verlegung soll die Gefährdung der Strecke durch Hochwasser verringert werden.

Die Betriebskosten haben bei allen Eisenbahnen Brasiliens stark zugenommen, und selbst die Bahia-Südwest-Eisenbahn, die lange den Ruf genoß, die am besten bewirtschaftete Eisenbahn Südamerikas zu sein, ist davon betroffen worden. Bei dieser Eisenbahn betrug die Betriebszahl im Jahre 1916 fast genau 50, und vorher war sie sogar noch niedriger gewesen. 1917 und 1918 stieg sie auf 55,68 und 56,13. Der Grund dafür wird namentlich in der Erhöhung der Kohlenpreise gesucht. Die Kohlen wurden früher aus England, neuerdings aus Nordamerika bezogen; die amerikanischen Kohlen sollen nicht nur teurer, sondern auch schlechter als die englischen sein. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1920, S. 209.)

Nachruf.

Geheimer Ober-Postrat Schrader †.

Am 28. März ist der Geheime Ober-Postrat und vortragende Rat im Reichspostministerium Schrader im 66. Lebensjahre nach kurzer Krankheit gestorben.

Schrader trat 1876 in den Dienst der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, bestand 1885 die höhere Verwaltungsprüfung und wurde 1898 Postrat. Nach seiner Berufung in das Reichs-Postamt wurde er 1905 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat, 1909 zum Geheimen Ober-Postrat befördert. Seit 1903 war er vorwiegend und späterhin ausschließlich auf dem Gebiete der Funktelegraphie tätig, deren Ausbildung und Einführung in das Verkehrsleben er seine reichen Gaben mit unermüdlichem Fleiße widmete. Als deutscher Vertreter nahm er auch an den verschiedenen zwischenstaatlichen Zusammenkünften teil, die sich mit der Gestaltung des neuen Verkehrsmittels befaßt haben. Weit über Deutschlands Grenzen hinaus war er infolgedessen als gründlicher Bearbeiter und praktischer Kenner aller auf die Funktelegraphie sich beziehenden Fragen geachtet und geschätzt.

Die wertvollen Dienste, die der Entschlafene in rastlosem Schaffen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung geleistet hat, sein stets gleichmäßig liebenswürdiges Wesen und die Lauterkeit seiner Gesinnung sichern dem Verblichenen ein bleibendes ehrendes und freundliches Gedächtnis über das Grab hinaus.

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Januar bis März 1920)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1920, S. 84.

Nachträge:

1a. Amtsblatt für die Reichsvermögensverwaltung. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Der Arbeiter und die Maschine, von Bemke **36.** I. Vierteljahr 149.
— Die Arbeiter-Gewinnbeteiligung, von Harms, Wirkl. Geh. Rat **17.** 3.
— Arbeitslohn, die Verdinglichung des ..., von Dr. Edwards **55.** 58.

[1]) Die fettgedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Amtsverschwiegenheit, allgemeine Vf. des preuß. Finanzministers usw. vom 16. Februar 1920, betr. Vernehmung von Staatsbeamten usw. vor dem Ausschuß der Nationalversammlung **34.** 40.
— Angestellte höherer Ordnung, Teuerungszulage für ... (Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 31. Januar 1920) **1a.** 74.
— Angestelltenversicherung. Zuständigkeit zur Entscheidung über den Beginn der Versicherungsfreiheit nach § 9 Abs. 3 des Angestelltenversicherungsgesetzes (Beschluß des Oberschiedsgerichts für Angestelltenversicherung vom 31. Mai 1919) **5.** 91.
— Vorläufige Annahmevorschriften für Anwärter für die Laufbahn der bisherigen mittleren Verwaltungsbeamten der Reichsschatzverwaltung (Vf. des Reichsschatzministers vom 17. Januar 1920) **1a.** 27.
— Keine Anrechnung von Kriegsdienstzeit für die bei den deutschen Post- und Telegraphenverwaltungen in Belgien und im Generalgouvernement Warschau beschäftigt gewesenen Beamten **27.** 43, **53.** 31, **78.** 32, **57.** 56.
— Aus der Arbeiter- und Angestelltenbewegung (Gewerkschaften) **36.** I. Vierteljahr 241.
— Arbeiter- und Soldatenräte — keine Behörden, ihre Mitglieder — keine Beamten (Entsch. des OVG. Cassel vom 28. August 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 38.
— Arbeiterwohnungen, Vorschläge für den Bau einfacher..., von Dr. Frank, Geh. Med.-Rat **35.** 87.
— Gemeinnützige Arbeitsgenossenschaften, Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. Februar 1920, betr. ... **89.** 129.
— Arbeitsleistung, ein Bild vom Rückgang der ... **70.** 55.
— Arbeitslosigkeit, Zwangsversicherung gegen ..., von Dr. Hoffmann, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat **60.** 33.
— Arbeitsstreitigkeiten, zur Frage der schiedsgerichtlichen Beilegung von ..., von Wissell, Reichswirtschaftsminister a. D. **60.** 36.
— Aufruf des Deutschen Beamtenbundes für den Achtstundenarbeitstag **23.** 125, **78.** 27, **57.** 51.
— Aufruhrschäden, die Entschädigungspflicht der Gemeinden für ... vom Reichsgericht anerkannt (Entsch. des RG. vom 22. Dezember 1919) **86.** 6.
— Aufstieg für besonders gut befähigte Unterbeamte des nichttechnischen Eisenbahndienstes, Beschleunigung des ... (Erlaß des preuß. Eisenbahnministers vom 20. Februar 1920) **88.** 205.
— Ausbildung der Unterbeamten des Betriebsdienstes (der Eisenbahnverwaltung), Anregungen zur Verbesserung der ..., von Busse, Regierungsbaumeister **88.** 111.
— Ausführungsbestimmungen zum Gesetz, betr. die Pensionierung von Reichsbeamten infolge der Umgestaltung des Staatswesens, vom 12. September 1919 **45.** 3, **39.** 148.
— Aushänge über gewerkschaftliche Veranstaltungen **53.** Jahrg. 1919 S. 351.
— Ausnahmevorschriften aus Anlaß des Eisenbahnerstreiks (Eingriffe in das Brief-, Post-, Telegraphen- und Fernsprechgeheimnis) **27.** 19.
— Sozialisierte Baubetriebe **15.** Jahrg. 1919 S. 473.
— Baugenossenschaften, Stempel- und Gebührenfreiheit der ... **15.** Jahrg. 1919 S. 472.
— Baukostenabbürdung, von Heyer, **87.** Jahrg. 1919 S. 563.
— Bauwesen. Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. Februar 1920, betr. praktische Winke für die Ausführung von umfangreichen Bodenuntersuchungen **89.** 113.
— Weibliche Beamte, Gehalt der ... **12.** 6.
— Der Beamte und die Heimstätte, von Lubahn **78.** 14.
— Die Beamten in den an Polen abzutretenden Gebieten (Erlaß des polnischen Ministers vom 13. Dezember 1919) **23.** 14.
— Beamtenausschüsse, von Wolf, Ober-Postsekretär **27.** 68.
— Beamtenbesoldung, zur Neuregelung der ... **53.** Jahrg. 1919 S. 350, Jahrg. 1920 S. 20. 23, **12.** Jahrg. 1919 S. 492, Jahrg. 1920 S. 13. 21. 45. 57, **19.** Jahrg. 1919 S. 378, **16.** Jahrg. 15 S. 177, **27.** 15. 31. 55. 73, **23.** 62. 83. 115, **57.** 36. 47. 61.
— Beamtenbesoldung und Ruhegehalt. Keine Anrechnung anderweitigen Verdienstes auf das Gehalt eines zu Unrecht entlassenen Beamten (Entsch. des RG. vom 8. Juli 1918) **34.** 15.
— Die deutsche Beamtenbewegung nach der Revolution **23.** 123.
— Über den Beamteneid **27.** 3, **16.** Jahrg. 15 S. 180, **23.** 66, **53.** 26, **36.** I. Vierteljahr 304.
— Beamtenhochschulkurse an der Universität Breslau **23.** 98.
— Beamtenpensionsgesetz, die Stellung eines Offiziers ist nicht als eine Stellung des unmittelbaren Staatsdienstes im Sinne des § 28 des ... anzusehen (Entsch. des RG. vom 3. Mai 1918) **31.** Bd. 36 S. 142.
— Beamtenräte **16.** Jahrg. 15 S. 157.
— Der Deutsche Beamten-Wirtschaftsbund **19.** Jahrg. 1919 S. 370.
— Hat ein Beamter den ihm amtlich anvertrauten Beständen Geld oder Geldscheine zu dem Zwecke entnommen, um durch ihren Verkauf einen bestimmten Gewinn zu erzielen und für sich zu behalten, während er gleichzeitig bei der Entnahme den Nennbetrag in anderen Geldscheinen der Kasse zuführt, so hat er doch das Geld als solches unterschlagen (Entsch. des RG. vom 4. Dezember 1919) **59.** Beil. Nr. 802.
— Beamtin und Ehe (Eheerlaubnis) **12.** 106, **53.** 54.

Deutschland. Kriegsstiftung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung (aus einer Geldsammlung, die während des Krieges unter dem Personal der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung veranstaltet worden ist) **27.** Jahrg. 1919 S. 349, **53.** 4, **16.** Jahrg. 15 S. 179, **23.** 65, **57.** 39.
— **Kriegsteuerungszulagen** dürfen den im Disziplinarweg entlassenen Beamten nicht bewilligt werden **27.** 19, **53.** 16, **23.** 67.
— **Kriegsteuerungszulagen**, die Entwicklung der . . ., von Schmidt, Rechnungsrat **27.** 62.
— **Kriminalstatistik** für 1909 bis 1914 (Briefgeheimnis, Fälschung von Briefmarken, Gefährdung des Betriebs öffentlicher Telegraphenanlagen usw.) **65.** Jahrg. 1919 Heft 3 S. 13 u. f.
— **Kürzung** des Gehalts eines zu Unrecht entlassenen Beamten nur als Folge einer Entscheidung der Dienststrafbehörde. Teuerungszulage. Keine Pflicht des Beamten, für die Richtigstellung der Anstellungsurkunde zu sorgen (Entsch. des RG. vom 2. Juli 1918) **34.** 15.
— Lieferungsverträge, Erfüllung vor dem Kriege geschlossener Lieferungsverträge (Entsch. des RG. vom 15. Oktober 1918) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 44.
— Lohntarif-Teilvertrag, Abschluß eines . . . bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung **88.** 205.
— Die Lohntarifverhandlungen bei der Eisenbahn **88.** 11.
— Mauerziegel (Backsteine), Erlaß des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. Dezember 1919, betr. die »Regeln für die Lieferung und Prüfung von Mauerziegeln« **89.** 1.
— Mehrausgaben bei Umzügen **39.** 215, **1a.** 80, **16.** Jahrg. 15 S. 211, **27.** 61, **53.** 43, **34.** 43, **23.** 152, **48.** 50.
— Mieteinigungsämter, Mitwirkung von Beamten bei den . . . (allgemeine Vf. des preuß. Finanzministers usw. vom 31. Dezember 1919) **34.** 6.
— Mietwohnungen, Räumung von . . . (Vf. des Reichsschatzministers vom 7. Januar 1920) **1a.** 17.
— Mietzinssteigerungen, die Anordnung, betr. Einführung einer Höchstgrenze für . . . vom 9. Dezember 1919, von Arendt, Stadtbaurat **87.** 13.
— Militärversorgungsgericht, Betrachtungen über die Spruchtätigkeit des . . ., von Dr. von Köhke, Regierungsrat **42.** 1.
— Mißstände im Post-, Telegramm- und Fernsprechverkehr (Eingaben von Handelskammern) **37.** Jahrg. 27 S. 209.
— Die Nachrichtentruppen im neuen deutschen Heere **27.** 5, **53.** 9.
— Zur Neuordnung des deutschen Verkehrswesens **18.** 125.
— Offiziere, Übertritt von . . . in einen Zivilberuf, Vf. des Reichswehrministeriums vom 24. Dezember 1919 **39.** 1.
— Offizierpension, Abzug des Arbeitseinkommens von der . . . **46.** 1540.
— Ortslöhne gewöhnlicher Tagearbeiter **90.** 6.
— Pauschvergütungen für Dienstreisen nach nahegelegenen Orten, allgemeine Vf. des preuß. Finanzministers vom 29. Dezember 1919, betr. . . . **34.** 5, **30.** 6, **90.** 102, **39.** 214, **1a.** 83, **47.** 36, **48.** 34.
— Pensionierung. Der Staat darf nicht einseitig unklare Äußerungen eines Beamten in einem Entlassungsgesuch als Pensionsverzicht auffassen, vielmehr ist die Willensmeinung durch Rückfrage unzweifelhaft festzustellen (Entsch. des RG vom 10. Oktober 1919) **59.** (Rechtsprechung) Nr. 14. 185.
— Personalreform im Postdienst und Überführung der süddeutschen Postbeamten in den Reichsdienst **78.** 3.
— Pflegekinder, Kinderzulagen für . . . **27.** 43, **23.** 95, **53.** 36.
— Pflichtverletzung, Erlaß gegen . . . bei den Eisenbahnbediensteten **23.** 18.
— Postagenten, die von der Ober-Postdirektion zugelassenen Vertreter der . . . sind im strafrechtlichen Sinne Beamte, weil ihnen Verrichtungen öffentlich-rechtlicher Art übertragen sind, die als Ausübung der Staatsgewalt anzusehen sind (Entsch. des RG. vom 22. Dezember 1919) **59.** Beil. Nr. 804.
— Postgebühren und Materialpreise **27.** 35, **53.** 23.
— Post-Hauswehren **27.** 27, **53.** 19, **23.** 97.
— Post- und Telegrammverkehr mit Holland (Eingaben von Handelskammern) **37.** Jahrg. 27 S. 149. 201, **27.** 9, **53.** 7.
— Prüfungserleichterungen für ältere Eisenbahnbeamte **23.** 14.
— Über die Rechtsgültigkeit von Eingriffen in Wohnungen, von Baacke, Rechtsanwalt **87.** 99.
— Die deutsche Rechtschreibung **70.** 150. 194, **80.** 65.
— Im Rechtswege kann nicht geltend gemacht werden, daß der Staat vermöge seiner Fürsorgepflicht verpflichtet gewesen sei, den Beamten in ein anderes Amt zu versetzen (Reichsbeamtengesetz § 155, Entsch. des RG. vom 3. Mai 1918) **31.** Bd. 36 S. 141.
— Reichs-Arbeitsgemeinschaft der Reichs-Post- und Telegraphenbeamten und Beamtenbeirat, Tätigkeit der . . . **23.** 5, **53.** 14, **27.** 25, **16.** Jahrg. 15 S. 185.
— Reichsbauverwaltung **27.** 13, **53.** 10.
— Reichsfinanzhof, Dienstanweisung über die Einziehung und Verrechnung der Verfahrenskosten des . . . **90.** 32.

Deutschland. Der Zugang zum höheren Verwaltungsdienst, von Dr. Jull, Geh. Ober-Regierungsrat **51.** Jahrg. 1919 S. 122.
— Zugang zu den Räumen, Haftung des Hauseigentümers neben dem Mieter für einen verkehrssicheren ... (Entsch. des RG. vom 4. November 1918) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 43.
— Wann endigt die Zuständigkeit der deutschen Behörden in den Abtretungsgebieten?, von Geh. Ober-Justizrat Dr. Crusen, vortr. Rat im preuß. Justizministerium (Stellung der Beamten) **20.** 74.
— Zwangswirtschaft und Sozialisierung, von Conrad **36.** I. Vierteljahr 139.
— Bayern. Die 48stündige Arbeitswoche **12.** 101.
— — Aufhebung des Verdingungsverfahrens bei Vergebung behördlicher Arbeiten in Bayern **89.** 112.
— — Beamtenfragen im bayerischen Landtag **12.** 26. 37. 47. 71. 104. 114.
— — Bayerische Feldpostweihnachtsstiftung (Stiftung des bayerischen Feldpostpersonals) **27.** 36, **53.** 21.
— — Zur bayerischen Gehaltsordnung **12.** 70.
— — Tarifverhandlungen bei der bayerischen Postverwaltung **12.** 71.
— — Zur Übernahme der bayerischen Post **53.** 15. 44. 49, **12.** 81, **27.** 61. 69, **23.** 153.
— — Verband der Baugenossenschaften des bayerischen Verkehrspersonals **87.** 103.
Württemberg. Erhöhung der Teuerungszulagen **78.** 20.
— — Aus dem württembergischen Landtag (Posten und Telegraphen) **78.** 38.
— — Zur Überführung der württembergischen Post auf das Reich **78.** 17, **27.** 61. 69, **53.** 44. 49, **23.** 153.

Belgien. Besoldungsregelung für die Verkehrsbeamten **12.** 9.

Frankreich. Besoldungsbewegung des Post- und Telegraphenpersonals in Elsaß-Lothringen **23.** 68, **16.** Jahrg. 15 S. 215, **27.** 65.
— Gebührenerhöhungen im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr **16.** Jahrg. 15 S. 181, **27.** 53.
— Ein genossenschaftliches Programm des französischen Konsumgenossenschaftsverbandes **19.** Jahrg. 1919 S. 382.

Italien. Generalstreik des Post- und Telegraphenpersonals **27.** 99.
— Hilfsverein des italienischen Post-, Telegraphen- und Fernsprechpersonals **71.** Jahrg. 1919 S. 179, **27.** 77.

Niederlande. Geschäftsbericht der Postverwaltung für 1917 **27.** 36.

Österreich. Achtstündiger Arbeitstag bei den Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten **88.** 129.
— Neues Besoldungsgesetz **27.** 11, **16.** Jahrg. 15 S. 180.
— Die Fortbildung der Sozialversicherung in Österreich seit dem Kriege, von Dr. Weiß **5.** 101.
— Gebührenerhöhungen in Österreich **27.** 2. 36, **71.** 25.
— Neuordnung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens **53.** 21, **57.** 41, **23.** 126.

Polen. Einführung der Uhrzeit von 1 bis 24 **53.** 21.

Schweiz. Stundenzählung 0 bis 24 **39.** 21, **27.** 20.

II. Postwesen.

Allgemeines. Aushändigung von an einen Verstorbenen gerichteten Postsendungen an die Erben im internationalen Postverkehr (Entsch. des OLG. Kiel vom 2. April 1918) **31.** Bd. 36 S. 152.
— Behandlung der von den britischen Zensurbehörden beschlagnahmten Postsendungen **10.** Jahrg. 13 Nr. 14 S. 7.
— Benzin oder Benzol als Kraftwagenbrennstoff? **58.** Jahrg. 31 Beil. 59.
— Benzinersatz Natalit für Kraftwagen **70.** 190.
— Die Beziehungen des Hauses Thurn und Taxis zu Napoleon im Jahre 1804, von Dr. Freytag, f. Archivrat **8.** 6.
— Briefeschießen, zur Geschichte des ..., von Feldhaus **8.** 28, **27.** 71.
— Die legale Devalvation (Eine dogmengeschichtliche Untersuchung), von Dr. rer. pol. Schaefer, Dozent an der Verwaltungsakademie in Berlin **61.** Jahrg. 1919 Heft 4 S. 247.
— Die Entwertung des Geldes, von Kahn **24.** Jahrg. 45 Bd. 1 S. 195.
— Fährenverbindung Schweden—England, Aufschub der geplanten ... **88.** Jahrg. 1919 S. 1053, Jahrg. 1920 S. 129.
— Die englische Feldpost, von Wernekke, Geh. Regierungsrat **8.** 71.
— Europäische Finanzkrisis, von Dyck **55.** 50.
— Flug über den Stillen Ozean **27.** 11, **70.** 70.
— Schwedische Flugpost Malmö—Warnemünde **75.** 91.
— Flugverkehr Danzig-Warschau-Krakau **76.** Jahrg. 1919 S. 370.
— Im Flugzeug von England nach Australien, von Dipl.-Ing. Eisenlohr **70.** 230.
— Die Flugzeugphotographie **27.** 55.
— Schweizerisches Gerichtserkenntnis über einen Ersatzfall (Verlust von nach Deutschland gesandten Postpaketen mit Wertangabe) **27.** 56.
— Das Helium und seine Verwendung für die Luftfahrt, von Dr. Siedler **70.** 141, **38.** 52.

Allgemeines. Der Kanaltunnel, von Meister **24.** Bd. 57 S. 175, **70.** 150, **27.** 57, **46.** 1825.
— Luftpostdienst Paris–London **71.** 6.
— Finnländische Luftpostlinie zur Murmanküste **88.** Jahrg. 1919 S. 1066, **75.** 91.
— Luftpostverkehr, aus der Geschichte des ... **27.** 27, **53.** 45.
— Ein lenkbares Luftschiff aus Metall **70.** 49.
— Luftschiff, aus der Geschichte des lenkbaren ... **58.** Jahrg. 31 Beil. 89.
— Internationale Luftverkehrskonvention **41.** Bd. 58 Volkswirtschaftl. Chronik für 1919 S. 706, **53.** 35.
— Nordische Luftverkehrsversicherung **86.** 51.
— Wie hoch kann der Mensch fliegen? **58.** Jahrg. 31 S. 157.
— Der Paketverkehr des englischen Heeres in Frankreich, von Wernekke, Geh. Regierungsrat **8.** 46.
— Papiergeldblüten, von Hansen **70.** 91.
— Pferd, die Sarcoptesräude des Pferdes und ihre Bekämpfung, von Dr. Frickhinger **58.** Jahrg. 31 S. 146. 156. 163.
— Postverkehrspolitik, Chronik der ... **76.** Bd. 15 Beil. (Chronik und Archivalien) 257.
— Schecks, gegen Fälschung gesicherte ... **70.** 50.
— Die Seeschiffahrt im Jahre 1919, von Dr. Steinert **38.** 61. 80. 139.
— Nordatlantischer Seeverkehr, die Kontrolle des ... **70.** Jahrg. 1919 S. 876.
— Ein Tunnel durch den Mont Blanc **58.** Jahrg. 31 Beil. 61.
— Die Untertunnelung der Straße von Gibraltar und der »Parasabarien« **58.** Jahrg. 31 Beil. 57.
— Untertunnelung von Meeresteilen, von Dr. Hennig **41.** Bd. 58 S. 523.
— Valuta-Legende, von Dr. Wygodzinski, Univ.-Professor **62.** 44.
— Weltpostkonferenz **23.** 97.
— Der Weltschiffbau **76.** Jahrg. 1919 S. 368, **38.** 13, **75.** 55. 87.
— Wertsendung, der Umfang der Untersuchungspflicht des Empfängers einer nach dem Ausland gerichteten ... geht nicht soweit, daß er sie vor Quittungsleistung auch dann untersuchen muß, wenn sie äußerlich unversehrt erscheint (Entsch. des Kammergerichts zu Berlin vom 6. Juni 1918) **31.** Bd. 36 S. 150.

Deutschland. Abstimmungsbriefmarken für Schleswig **53.** 29.
— Arbeiterräte, Postsendungen der ..., Vf. des preuß. Finanzministers vom 27. Januar 1920 **34.** 42.
— Bei der Auszahlung eines Schecks hat der Bankbeamte besonders große Vorsicht anzuwenden und auf jedes verdächtige Anzeichen zu achten, das auf eine Fälschung schließen lassen könnte (Entsch. des RG. vom 5. Juli 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 35.
— Bahnpostpersonal, Verpflegung des ... **27.** 35, **53.** 25, **23.** 96.
— Bahnpostwagen als Schutzwagen **23.** 87. 124. 153, **53.** 54.
— Bekämpfung des Schiebertums und Briefgeheimnis (Besichtigung von Paketen durch die Beamten der Landespolizei in den Regierungsbezirken Düsseldorf, Arnsberg, Münster und Minden) **23.** 98.
— Zur Bekämpfung des Schieber- und Wuchertums durch die Beamtenschaft **19.** Jahrg. 1919 S. 375.
— Die über Berlin verhängte Paketsperre (10. bis 12. Dezember 1919) **27.** 4.
— Bestellgeld für Pakete (Eingaben von Handelskammern) **37.** Jahrg. 27 S. 185.
— Briefmarke, zur Technik der ..., von Helmberger, Direktor der Reichsdruckerei **27.** 17, **53.** 13.
— Dienstsiegel und Dienststempel, deutsche Umschrift auf ... (Vf. des Reichswehrministeriums vom 2. März 1920) **39.** 265.
— Das Einkilopaket **53.** 2, **23.** 18, **16.** Jahrg. 15 S. 181, **37.** Jahrg. 27 S. 172, **71.** 33.
— Einschreibbrief, ein Postbeamter handelt fahrlässig, wenn er einen einzuschreibenden Eilbrief nur als Eilbrief beklebt und an den Einsammelplatz für solche legt **59.** Beil. Nr. 599.
— Über die Elektrisierung der Eisenbahnen **27.** 11.
— Fehlbetrag im Posthaushalt und Postgebühren **27.** 51.
— Der neue Freimarken-Wettbewerb **27.** 1, **53.** 36, **89.** 114, **18.** 144.
— Friedensvertrag, Einwirkung des ... auf die deutsche Seeschiffahrt **27.** 9.
— Die Gefahrhaftung beim Versand, Wucherabwehr (Entsch. des RG. vom 19. September 1919) **27.** Jahrg. 1919 S. 347, **12.** 7, **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 41.
— Bargeldloser Gehaltsempfang **12.** 41. 52.
— Geldentwertung, rechtliche Folgen der ..., von Dr. Hueck, Privatdozent **20.** 275.
— Die Geldvermehrung im Jahre 1919 **77.** 85.
— Die Giro-Buchungseinrichtungen der verschiedenen Geldinstitute, von Schoele **62.** Jahrg. 1919 S. 462.
— Giroverkehr, Möglichkeiten einer Vereinheitlichung und Vereinfachung der Technik des ..., von Schoele **62.** 12.
— Haftpflicht bei Nichtbeachtung der Entkartungsvorschriften (Entkartung von Geldbriefbeuteln, Entsch des RG. vom 23. Mai 1919) **53.** Jahrg. 1919 S. 350, **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 34, **57.** 8, **27.** 35.

Deutschland. Keine Haftung der Post für einen durch Bahnsteigkarren herbeigeführten Unfall, wenn bei der Auswahl der schuldigen Angestellten und bei der Leitung des Dienstzweigs die erforderliche Sorgfalt beobachtet worden ist (Entsch. des thüring. OLG. Jena vom 13. Oktober 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 41, **53.** 44.

— Haftung für unterschlagene Postpakete (Entsch. des OLG. Celle vom 10. Juli 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 33.

— Die Hauptwerkstatt für Postkraftwagen in Berlin-Borsigwalde, von Ihle, Geh. Postrat (Reichspostministerium) **8.** 1.

— Das Kabinettspostamt in Berlin, von Franck, Vize-Postdirektor **8.** 20.

— »Kostbarkeit« im Sinne des Eisenbahnfrachtrechts (Entsch. des RG. vom 20. September 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 40.

— Kraftfahrer, Versicherung von ... (Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 14. Januar 1920) **1a.** 82.

— Kraftfahrzeuglinien als Ersatz für Nebenbahnen **76.** Jahrg. 1919 S. 368.

— Eine sächsische Kraftwagen-Ges. m. b. H. für Güterverkehr und Personenbeförderung **88.** Jahrg. 1919 S. 1063, **46.** 1586.

— Lastkraftwagen im Dienste der Güterbeförderung **88.** 11, **27.** 28.

— Luftverkehr **37.** Jahrg. 27 S. 187, **75.** 57.

— Nachnahmewesen, die Vereinfachung des ..., die Auflassung der Bahnstations-, Güterstations- und Staatskassen und der bargeldlose Zahlungsverkehr, von Pfeiffer, Direktionsrat **12.** 50.

— Paket. Der Post anvertraut ist und bleibt ein Paket so lange, als die vertragsmäßige Pflicht der Postbehörde zur Ablieferung an den Empfänger besteht. Diese Pflicht wird dadurch nicht aufgehoben und berührt, daß die äußere Beschaffenheit des Pakets derart ist, daß Empfänger und Absender nicht erkennbar sind usw. (Entsch. des RG. vom 19. Juni 1919) **59.** Beil. (Rechtsprechung) Nr. 235.

— Pfennigbeträge, Abrundung der ... bei Barauszahlungen, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 4. März 1920 **44.** 93.

— Postaushelferinnen, die Postsendungen im inneren Dienste nach Ortschaften zu sortieren haben, sind Beamtinnen (Entsch. des RG. vom 9. April 1918 und 23. Oktober 1919) **31.** Bd. 36 S. 166, **59.** Beil. Nr. 805.

— Postdienstmarken **53.** 50, **44.** 95.

— Postnachnahmen, Höchstbetrag für ... (Eingaben von Handelskammern) **37.** Jahrg. 27 S. 149.

— Postwagen. Rundschreiben des Direktors der Reichsanstalt für Maß und Gewicht an die Eichungs-Aufsichtsbehörden **50.** Reihe 5 Nr. 1 S. 6.

— Neue Postwertzeichen **53.** 40.

— Bei Schadensersatz für Verlust und Minderung von Lebensmittelsendungen aus dem Ausland ist die Eisenbahn nur zur Erstattung des amtlich festgesetzten Höchstpreises der Waren verpflichtet (Entsch. des RG. vom 16. Juni 1919) **7.** 100.

— Schadensersatzleistungen durch die Post (Erhöhung der Haftpflichtgrenzen von den Handelskammern beantragt) **16.** Jahrg. 15 S. 179.

— Die deutschen Schiffahrtslinien, Schicksal der ... **86.** 92.

— Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß Berlin **85.** Jahrg. 1919 S. 497, **88.** 43.

— Die preußischen Schnellposten. Nach archivalischen Quellen bearbeitet von Sautter, Ober- und Geh. Postrat a. D. **8.** Jahrg. 1919 S. 448.

— Die soziale Seite des Geldproblems. Zur Frage der Aufrichtung einer neuen deutschen Währung **11.** 83.

— Sparkassenbücher, die rechtliche Natur der ... und die sich hieraus ergebenden Rechtsverhältnisse, von Dr. jur. Seidel, Geh. Regierungsrat **62.** Jahrg. 1919 S. 465, Jahrg. 1920 S. 5.

— Staatsbahngedanken, zwei Vorkämpfer für den ... Adolf Wagner und Gustav Cohn, von v. der Leyen **25.** Bd. 82. (I. Vierteljahr) 161.

— Stadtbriefe, Postbeförderung von ... in großen Standorten, Vf. des Reichsschatzministers vom 5. März 1920 **1a.** 133.

— Berliner Stadtpost, der Rückgang in den Leistungen der ... **27.** 33, **53.** 24.

— Die politische Tagespresse in Sachsen, von Wolf, Ober-Postsekretär **8.** 77

— Umsatzsteuerpflicht der Privatposthaltereien **34.** Jahrg. 1919 S. 508.

— Umsatzsteuerpflicht der öffentlichen Sparkassen **34.** Jahrg. 1919 S. 507.

— Umsatzsteuerpflicht des sogenannten Tauschverkehrs im Briefmarkenhandel **34.** Jahrg. 1919 S. 499.

— Unterdrückung von Postpaketen. Wann ist ein Postpaket im Sinne des § 354 des Strafgesetzbuchs unterdrückt? Ist der Verlust des Gewahrsams der Postanstalt vorausgesetzt? (Entsch. des RG. vom 9. Oktober 1918) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 37

— Unterschlagung von Postsendungen, ein Vorbeugungsmittel gegen die ... **27.** Jahrg. 1919 S. 347.

— Untersuchungsgegenstände, Einsendung von ... zur Aufklärung von Unredlichkeiten (Verpackung, schonende Behandlung) **27.** 10

Amerika. Ein Jahr Luftpost New York-Washington, die Zukunft der Luftfahrt **58.** Jahrg. 31 Beil. 61, **27.** 58, **86.** 83, **70.** 214.
— — Die Postsparkassen in den Vereinigten Staaten von Amerika **62.** 15, **71.** 10.
Asien. Die Bagdadbahn **89.** Jahrg. 1919 S. 627.
— Britisch Indien. Luftpostdienst in Britisch Indien **27.** 37, **53.** 36, **75.** 91.
— Ceylon. Das Postwesen von Ceylon in den Jahren 1915 bis 1918 **71.** 35.
— China. Luftverkehrslinien in China **75.** 57, **70.** 215.
— Japan. Luftpostverkehr **27.** 12, **75.** 57.
— Persien. Das persische Postwesen in den Jahren 1915/16 und 1916/17 **71.** Jahrg. 1919 S. 187, **27.** 77.
Australien. Australische Luftwirtschaftspläne **75.** 91.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV].)

Allgemeines. Die Ablenkung der deutschen Seekabel während des Krieges **16.** Jahrg. 15 S. 192.
— Aluminium für elektrische Starkstromleitungen **58.** Jahrg. 31 Beil. 89.
— Aluminium im Telegraphen- und Fernsprechbetrieb, von Dr. Meyer, Tel.-Ing. **32.** 170.
— Aluminium, Schweißen von ... **32.** 182.
— Beobachtungen an schallempfindlichen Flammen **58.** Jahrg. 31 S. 127.
— Zur Berechnung der Influenzwirkung von Starkstromleitungen, von Lienemann **68.** Jahrg. 8 S. 173.
— Einheitliche Bezeichnungen für die bei Vakuumröhren vorkommenden Größen **32.** 62.
— Eisenbetonpfähle, das Versenken von ... **70.** Jahrg. 1919 S. 876.
— Eisenlegierungen, die magnetischen Eigenschaften von ..., von Prof. Dr. Gumlich, Geh. Regierungsrat **70.** 84.
— Fäulnisschutzbehandlung von Holzmasten, ortsbewegliche Ausrüstung für die ... **32.** 162, **27.** 77.
— Fehlerortsbestimmung in Seekabeln **68.** Jahrg. 8 S. 182.
— Das magnetische Feld eines mit Wechselstrom gespeisten Seekabels, von Lichte **32.** 88.
— Fernsprech-Selbstanschluß-Betrieb **57.** 64, **43.** 17.
— Der Fernsprecher im Dienste der Betriebsüberwachung von Straßenbahnen **32.** 18.
— Der sprechende Film **70.** 153.
— Geheimfernsprecher (Kryptophon), von Poirson **68.** Jahrg. 8 S. 167.
— Hochfrequenz-Mehrfachtelephonie und -telegraphie längs Leitungen **32.** 160.
— Holz als Isoliermittel **27.** 57.
— Elektrische Holzkonservierung **70.** 135, 234.
— Kautschuk, natürlicher und künstlicher ... **70.** 50.
— Kautschukgewinnung **58.** Jahrg. 31 Beil. 71.
— Der Kautschukmarkt **77.** 65, **32.** 203.
— Das Kilowatt als allgemeine Einheit der Leistung, von Strecker **32.** 125.
— Über den Kontaktwiderstand **32.** 161.
— Kupfer, Weltkupferproduktion **58.** Jahrg. 31 Beil. 76.
— Neue Kupfererzlager im Iseltal (Tirol) **58.** Jahrg. 31 Beil. 83.
— Maste von Fernleitungen, ein neues Verfahren für die Verankerung der ... **32.** 178.
— Meereswellen und Gezeiten, Ausnutzung der ... zur Kraftgewinnung **70.** 14.
— Mehrfachtelegraphie mit Hughesapparaten **32.** 101.
— Mehrfachtelephonie auf einer Leitung, von Dr. Pieck **70.** 23.
— Messungen an Guttapercha-Telegraphenkabeln mit Einzeladern durch Wechselströme niederer Frequenz, von Kunert **68.** Jahrg. 8 S. 179.
— Über das Nebensprechen in kombinierten Fernsprechkreisen, von Lichtenstein **32.** 188.
— Poulsen, eine neue Erfindung von .. (Gewinnung elektrischer Energie aus der Luft) **58.** Jahrg. 31 Beil. 69.
— Wilhelm von Siemens, von Dr. Fellinger **55.** Jahrg. 44 Bd. 172 S. 131.
— Wilhelm von Siemens und der Schnelltelegraph, von Buchholtz **58.** Jahrg. 31 S. 113.
— Amerikanischer Telegraphen-Vielfach-Apparat, von Mercy **4.** Jahrg. 1919 S. 614.
— Übertrager für Telephonzwecke, über die Berechnung von ... **32.** 141.
— Die Unterwasser-Schallsignale und ihre Bedeutung für die Navigation, von Krauß **2.** 18.
— Das Vereinheitlichungswesen in der Elektrotechnik, von Dr.-Ing. Adler **32.** 1.
— Ein neues Wechselstrom-Potentiometer für Messungen an Fernsprechkreisen, von Pedersen **68.** Jahrg. 8 S. 183.

Deutschland. Ausbildung der Schwachstromingenieure **68.** Jahrg. 8 S. 154.
— Die neuere Entwicklung der Elektrotechnik und das Hochschulstudium **32.** 95.
— Entwicklung des Fernsprechverkehrs **53.** 8.
— Die Folgen des Krieges und der Revolution für die Elektrotechnik, von Dr.-Ing. e. h. Dettmar **32.** 65, 91.
— Förderung des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs **53.** 8.

Deutschland. Gebührenfreiheit der Ferngespräche nach auswärts im Heeresdienst, Aufhebung der ... ab 1. Januar 1920, Vf. des Reichswehrministeriums vom 27. Dezember 1919 **39.** 4, **45.** 32.
— Genehmigungspflicht telegraphischer Feuer- und Unfallmeldeanlagen einer Gemeinde (Tel.-Gef. vom 6. April 1892, Entsch. des Kammergerichts vom 3. Dezember 1917) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 43.
— Gespräche mit Fernsprecher, Mißverstehen bei ... (ein mit Fernsprecher von Person zu Person geführtes Gespräch gilt als unter Anwesenden geführt, Entsch. des RG. vom 20. April 1917) **27.** 28, **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 42.
— Die Schwierigkeiten im Telegraphen- und Fernsprechverkehr **27.** 41.
— Seewetterdienst **38.** 27.
— Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft **32.** 18. 94, **35.** 92.
— Telegrammbeförderung auf dem Draht- oder Funkweg **27.** 19, **53.** 14.
— Das Telegraphen-Apparatamt **53.** 9, **57.** 22, **27.** 25, **16.** Jahrg. 15 S. 203.
— Telegraphenarbeiter usw., Ausbildung der ... **27.** 28, **53.** 20.
— Telegraphenwege-Gesetz. Bei der Frage, wer die Anlage ausführt, kommt es darauf an, für wessen Rechnung als Eigentümerin des Unternehmens der Bau erfolgt, nicht wer den Betrieb führt und ob später etwa ein Pächter vertragsmäßig das Risiko des Unternehmens tragen soll. Außergewöhnliche Kosten der Verlegung einer Telegraphenlinie kann der Fiskus nicht mehr nachträglich fordern, wenn er auf das Verlangen des Unternehmers die Leitung bereits vorbehalts- und widerspruchslos verlegt hat, ohne den Unternehmer vor der Verlegung zur Erklärung aufzufordern, ob er von dem Bau abstehen oder den Überschuß über die gewöhnlichen Verlegungskosten (z. B. Kabellegung statt Oberleitung) tragen wolle (Entsch. des RG. vom 30. Oktober 1919) **59.** Rechtsprechung Nr. 204. 205.
— Verdeutschung der Fremdwörter im Telegraphen- und Fernsprechwesen **68.** Jahrg. 8 S. 166.
— Vereinheitlichungsarbeiten, die bisherigen und zukünftigen ... in der deutschen Elektrotechnik, von Dr.-Ing. e. h. Dettmar **32.** 185.
— Vorschriften für die Kreuzung und Näherung von Starkstrom- und Schwachstromleitungen **32.** 78.

Dänemark. Personalverhältnisse der Telegraphenbeamten **43.** Jahrg. 1919 S. 189.
— Telegraphen- und Fernsprechwesen 1918/19 **43.** 19.

England. Die englische Elektroindustrie an der Jahreswende **32.** 163.
— Der Fernsprechdienst in London **4.** Jahrg. 1919 S. 679.
— Gebühren für Pressetelegramme **43.** Jahrg. 1919 S. 200.

Frankreich. Quecksilberdampf-Gleichrichter als Stromquelle für Telegraphenzwecke **32.** 42.

Luxemburg. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1916/17 **43.** Jahrg. 1919 S. 194.

Niederlande. Erhöhung der Telegrammgebühren **27.** 43.

Norwegen. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1917/18 **43.** 7.

Österreich. Gesetzesvorlage über die Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft in Österreich **32.** 19, **88.** 169.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprecheinrichtungen und Fernsprechverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika **27.** 44, **32.** 181.
— — Neue amerikanische Riesen-Seekabelpläne **58.** Jahrg. 31 Beil. 53.
— — Staatsbetrieb für Telegraph und Fernsprecher in den Vereinigten Staaten von Amerika **16.** Jahrg. 15 S. 207.
— — Amerikanische Vorschriften über die Form der Spannungskurve von Wechselstrommaschinen **68.** Jahrg. 8 S. 165.

Asien. Niederländisch Indien. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1918 **43.** 20.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Automobile mit Einrichtung für drahtlose Telegraphie **32.** 181.
— Bäume als Antennen für drahtlose Telegraphie **32.** 81, **27.** 69.
— Bestimmung der Eigenschwingung von Antennen **32.** 181.
— »Drahtlose« für drahtlose Telegraphie und Telephonie **58.** Jahrg. 31 S. 127.
— Ein Elektronenverstärker für niedrige Anodenspannung, von Rüchardt **40.** Bd. 15 S. 27.
— Drahtlose Energieübermittlung im Eisenbahnbetrieb (Drahtlose Telephonie zur Verständigung zwischen dem Zug und den Stationen) **85.** 63, **70.** 174.
— Zur Entwicklung der drahtlosen Telegraphie für den Flugzeugverkehr **32.** 122.
— Funkpressedienst **40.** Bd. 15 S. 72.
— Funktelegraphie und die Sonnenfinsternis am 28. Mai 1919 **32.** 101.
— Der transatlantische Funkverkehr Norwegen—Vereinigte Staaten von Amerika **75.** 58.
— Hilfseinrichtung zum Tonsenden, insbesondere bei Anordnungen zur Erzeugung von Hochfrequenzschwingungen mit Kathodenstrahlröhren **40.** Bd. 15 S. 159.
— Kathodenröhren **68.** Jahrg. 8 S. 185.
— Drahtloser Kompaß **58.** Jahrg. 31 S. 149.
— Lichtbildstreifen, Funkspruchempfang auf ... **70.** 11.
— Messungen an Kathodenröhren **68.** Jahrg. 8 S. 184.

Allgemeines. Die amerikanischen und englischen Monopolbestrebungen auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie **32.** 17.
— Nebelsignale auf drahtlosem Wege **88.** 14.
Drahtloser Notanruf für Schiffe **38.** 202, **16.** Jahrg. 15 S. 223.
— Ortsbestimmung auf See mit Funktelegraphie und Unterwasser-Schallsignal **2.** 57.
— Über Richtempfangsversuche im Flugzeug, von Buchwald und Hase **40.** Bd. 15 S. 101.
— Röhrensender, technische Entwicklung der ... **32.** 141.
Schaltungsanordnungen zur Schwingungserzeugung mit Katbodenstrahlröhren **40.** Bd. 15 S. 77.
Drahtloser Schreibempfang über 12000 km **32.** 141, **70.** 135, **16.** Jahrg. 15 S. 203, **46.** 1710, **57.** 51.
— Schwingungserzeugung mit Vakuumröhren **40.** Bd. 15 S. 165, **32.** 182.
— Über den Selbstinduktionskoeffizienten mehrlagiger Spulen, von Esau **40.** Bd. 15 S. 2.
— Drahtloser Signalapparat für Schiffe in Seenot **70.** 135, **38.** 129.
— Drahtlose Telegraphie England-Dänemark **32.** 101.
— Drahtlose Telegraphie in der Schiffahrt **32.** 82.
— Drahtloses Telephon **38.** Jahrg. 1919 S. 965, **40.** Bd. 15 S. 160.
— Drahtlose Telephonie mit Draht (Versuche der englischen Postbehörde) **32.** 82.
— Ist die drahtlose Telephonie als Verkehrsmittel für Überlandzentralen geeignet?, von Rübel, Oberingenieur **32.** 125.
— Mechanische Theorie des elektromagnetischen Feldes, von Korn **40.** Bd. 15 S. 67.
— Theoretische Untersuchung über die Strahlung von Antennensystemen **32.** 160.
— Untersuchungen über die Beseitigung der Oberschwingungen von Maschinensendern, von Meißner und Wagner **68.** Jahrg. 8 S. 149.
— Ein neues Verfahren für drahtloses Fernsprechen mit Lichtstrahlen **27.** 68.
— Funktelegraphischer Verkehr Lyon–Indochina **32.** 181.
— Drahtlose Verkehrsstationen als Konkurrenz für Draht- und Kabeltelegraphie, von Nesper **40.** Bd. 15 S. 69.
— Über die Vorgänge im sogenannten Löschfunken **40.** Bd. 15 S. 40.
— Über die Wirkung von Schellers drahtlosem Kursweiser auf das Flugzeug, von Buchwald **40.** Bd. 15 S. 114.
— Die elektromagnetische Zweimittel-Planwelle, von Uller **40.** Bd. 15 S. 123.

Deutschland. Die funktelegraphische Empfangsanlage in Geltow bei Potsdam **32.** 41, **58.** Jahrg. 31 Beil. 79.
— Fortschritte der drahtlosen Telephonie in Deutschland **27.** 11, **53.** 8, **88.** 84.
— Der Funkverkehr Deutschlands mit Amerika, Spanien und Schweden **32.** 121.
— Zur Geschichte der Richtwirkungs- und Peilversuche auf den Flugplätzen Döberitz und Lärz, von Baldus, Buchwald und Hase **40.** Bd. 15 S. 99.
Über die Nutzbarmachung der Funktelegraphie für das deutsche Pressewesen, von Dr. Roscher, Vize-Telegraphendirektor **68.** Jahrg. 8 S. 162.
Pressewesen, Verwendung der Funktelegraphie für das Pressewesen, von Dr. Bredow, Ministerialdirektor **32.** 75, **27.** 3. 34, **53.** 3. 25.
— Warum ist ein selbständiges Reichsfunkamt nach verkehrstechnischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten unmöglich?, von Brand **27.** 47.
— Drahtlose Sicherungsvorrichtung für Eisenbahnzüge **16.** Jahrg. 15 S. 223.
— Drahtlose Telephonie im Eisenbahnwesen **70.** 55.
— Die jährlichen Wortzahlleistungen der Nauener Funkstation **76.** Jahrg. 1919 S. 370.

England. Sturmwarnungsdienst mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie, Verbesserung des Wetterdienstes **27.** 37, **32.** 181.
— Drahtlose Telegraphie zwischen Schiffen, die in einem Hafen des Vereinigten Königreichs liegen **32.** 101.
— Zulassung von drahtlosen Versuchsstationen in England **68.** Jahrg. 8 S. 167.

Frankreich. Neues vom Eiffelturm **40.** Bd. 15 S. 95.

Afrika. Die deutschen Stationen in Togo und Südwestafrika **40.** Bd. 15 S. 95, **32.** 116.

Amerika. Brasilien. Das Marconisystem in Brasilien **32.** 181.
— Canada. Richt-Empfangsstationen in Canada **40.** Bd. 15 S. 96.
Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetzvorschriften für Flugzeuge (Ausrüstung der Flugmaschinen, die Handelszwecken dienen, mit Einrichtung für Funktelegraphie) **40.** Bd. 15 S. 96.
— — Die drahtlose Telegraphie in den Vereinigten Staaten von Amerika **70.** Jahrg. 1919 S. 878.

Asien. China. Drahtlose Telegraphie in China **32.** 82. 101. 141.
— Japan Neue japanische Funkstationen **75.** 58.

Australien. Funkspruchverbindung Australien-England **40.** Bd. 15 S. 95, **75.** 58.
Verstaatlichung der drahtlosen Telegraphie **32.** 101.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 7 **Berlin, Juli** **1920**

Ein Gedenktag der deutschen Post.

Vom Geheimen Ober-Postrat Klaus in Berlin.

Am 6. Juni waren es 50 Jahre, daß in Deutschland, und zwar zuerst für den norddeutschen Postbezirk, durch die Verordnung des Kanzlers des Norddeutschen Bundes vom 6. Juni 1870 mit der Einführung der Postkarte als Postversendungsgegenstand eine ebenso glückliche wie volkstümliche Einrichtung zur Verbesserung und Erleichterung des Postnachrichtenverkehrs geschaffen worden ist. Die erste Verabfolgung der Postkarten an den Postschaltern fand in Berlin am 25. Juni 1870 statt. Eine von der obersten Postbehörde erlassene Bekanntmachung über die Zweckmäßigkeit und die großen Vorteile der neuen Verkehrseinrichtung trug wesentlich dazu bei, daß man sich ihrer sehr bald in weitem Umfang bediente. Gleichzeitig mit der norddeutschen Postverwaltung führten auch die süddeutschen Postverwaltungen von Bayern, Württemberg und Baden die Postkarte für ihren inneren Verkehr und für den Verkehr mit Norddeutschland ein. Die amtliche Bezeichnung der neuen Postsendung war zunächst »Korrespondenzkarte«. Erst im Jahre 1872 wurde die Bezeichnung in »Postkarte« geändert. Wie groß das Bedürfnis für ein derartiges einfaches Nachrichtenmittel, wie es die Postkarte ist, schon in jener Zeit war, beweisen am besten die ungeheuer schnelle Zunahme des Postkartenverkehrs und seine rasche Ausbreitung innerhalb ganz kurzer Zeit über alle Kulturländer der Erde. Schon am ersten Tage der Zulassung betrug allein in Berlin die Zahl der verkauften Postkarten nahezu 50 000 Stück. Die Verkehrsziffer der in Deutschland beförderten Postkarten ist seitdem von Jahr zu Jahr gestiegen und bis zum Jahre 1913, aus dem die letzten statistischen Angaben vorliegen, auf nahezu zwei Milliarden angewachsen.

Vor den deutschen Postverwaltungen hatte bereits am 1. Oktober 1869 die österreichische Postverwaltung die Postkarte, ebenfalls unter dem Namen »Korrespondenzkarte«, in ihrem Betrieb zugelassen. In demselben Jahre wie in Deutschland erfolgte ihre Einführung in der Schweiz, in Luxemburg und in Großbritannien, im Jahre 1871 in Belgien, den Niederlanden und in Dänemark, 1872 in Schweden, Norwegen und Rußland, 1873 in Frankreich, Serbien, Rumänien, Spanien und in den Ver-

einigten Staaten von Amerika. In den Jahren 1874 bis 1878 folgten Italien, Griechenland, die Türkei, Portugal und alle außereuropäischen Länder, die ein einigermaßen ausgebildetes Postwesen besaßen. Zur Sicherung des zwischenstaatlichen Verkehrs wurde schon mit Gültigkeit vom 1. Januar 1871 an zwischen Norddeutschland, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika ein Abkommen getroffen, wonach Postkarten nach diesen Ländern gesandt werden durften, ohne daß eine Nacherhebung von Porto stattfand. Damit waren der »Weltpostkarte« die Wege geebnet, die dann auf den Postkongressen in Bern im Jahre 1874 und in Paris im Jahre 1878 eingeführt wurde.

In Deutschland war der Postkarte schon kurze Zeit nach ihrer Einführung geeignete Gelegenheit geboten, ihre Zweckmäßigkeit als Nachrichtenmittel zu beweisen. Im Juli 1870 war der deutsch-französische Krieg ausgebrochen. Da das Schreiben von Briefen für den Soldaten, der sich auf dem Marsch, im Lager oder im Kampfe befindet, besonders schwierig, wenn nicht gar oft unmöglich ist, so erwies sich die Postkarte als ein vorzügliches Mittel, um dem Soldaten im Felde die Möglichkeit zu bieten, selbst im Kampfgetümmel seinen Angehörigen daheim und seinen Freunden Nachricht von sich zu geben. Dies ist von den Heeresangehörigen in weitem Maße ausgenutzt worden. Bis Ende 1870 waren von deutschen Soldaten aus dem Felde nach der Heimat mehr als 10 Millionen Feldpostkarten gesandt worden. So groß diese Ziffer für die damaligen Verhältnisse sicherlich auch war, so erscheint sie doch recht klein, wenn man die Verkehrsziffern zu Grunde legt, die sich im letzten großen Weltkriege zwischen dem Millionenheer im Felde und der deutschen Heimat ergeben haben. Auch in diesem gewaltigen Völkerringen hat die Postkarte wegen ihrer bequemen Handhabung für den Feldsoldaten die erste Rolle als Nachrichtenmittel gespielt. Ihre Zahl wird auf rund 10 Milliarden Stück allein für den Nachrichtenaustausch der deutschen Heeresangehörigen geschätzt.

Wie groß die Teilnahme des Publikums für die Postkarte war, zeigte sich namentlich in den vielen Vorschlägen, die der obersten Postverwaltung in der ersten Zeit zum Zweck einer weiteren Verbesserung und Ausgestaltung des neuen Verkehrsmittels gemacht wurden und sich zum großen Teil auf die Farbe des Papiers, die Größe der Karte, den Vordruck u. a. m. bezogen. Die ersten Postkarten der norddeutschen Postverwaltung hatten eine Länge von 16,3 cm und eine Breite von 10,8 cm; sie waren somit etwas größer als die jetzigen amtlich ausgegebenen Postkarten, die bekanntlich eine Größe von 14 : 9 cm haben. Erst neuerdings ist ein wesentlicher Vorteil in der Benutzungsmöglichkeit der Postkarten dadurch eingetreten, daß ihre zulässige Größe auf die der Paketkarte (15,7 : 10,7 cm) erweitert worden ist.

Eine angenehm empfundene Verbesserung für den Postkartenverkehr wurde durch die Einführung der Postkarten mit Antwortkarte vom 1. Januar 1872 an geschaffen. Sie waren anfangs aus rosafarbigem Papier hergestellt, mit eingedrucktem Wertstempel noch nicht versehen und etwas kleiner als die damaligen einfachen Postkarten. Die Postkarten mit Antwortkarte wurden sehr beifällig aufgenommen, da sie mit Recht als eine erwünschte Verkehrserleichterung aufgefaßt wurden. Die jedesmal im voraus zu entrichtende Gebühr, die in Freimarken aufgeklebt werden mußte, betrug für die Postkarte und die Antwortkarte zusammen 2 Silbergroschen oder 6 Kreuzer. Im Verkehr mit den außerhalb des Reichs-Postgebiets gelegenen süddeutschen Staaten galt die für die Freimachung der Antwortkarte benutzte fremde Freimarke ebenso wie die des eigenen Staates. Postkarten mit Antwortkarte waren zunächst nur im inneren deutschen Verkehr zulässig.

Die Postkartengebühr betrug in Deutschland anfänglich für den Fernverkehr ebenso viel wie für Briefe, also 1 Silbergroschen, weil man den Vorteil der Postkarte weniger in der Billigkeit als in der Bequemlichkeit erblickte. Im Ortsverkehr betrug sie ½ Silbergroschen, mit Ausnahme von Berlin, wo auch Ortsbriefe damals noch

1 Silbergroschen oder später 10 Pf. kosteten. Erst vom 1. Juli 1872 an wurde die Gebühr für Postkarten innerhalb Deutschlands und im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn sowie Luxemburg allgemein auf 5 Pf. festgesetzt. Inzwischen hat die altgewohnte Postkarte zu 5 Pf. einer solchen zu 30 Pf., auch selbst für den Ortsverkehr, Platz machen müssen, die Gebühr ist also um das Vielfache erhöht worden. Es ist daher erklärlich, wenn man heute beim Schreiben einer Postkarte mit stiller Wehmut der Zeiten gedenkt, als man im Fernverkehr die Fünfpfennig-Postkarte und im Ortsverkehr sogar die Zweipfennig-Postkarte versenden durfte.

Während in der ersten Zeit nur die von den Postanstalten in Mengen von mindestens 100 Stück bezogenen amtlichen Postkartenvordrucke verwendet werden durften, wurden vom 1. Juli 1872 an auch solche Postkarten zugelassen, die von dem freien Gewerbe für Rechnung der Besteller hergestellt worden waren. Derartige Karten mußten den von der Post bezogenen Vordrucken hinsichtlich der Größe und Stärke des Papiers entsprechen und die Überschrift »Postkarte« tragen. Sie durften nicht mit dem Reichswappen versehen sein. Ihre Farbe blieb der Wahl der Besteller überlassen.

Vom 1. Januar 1873 an wurden Postkarten mit eingedruckten Wertzeichen hergestellt und ohne weiteren Zuschlag an die Abnehmer verkauft. Bis dahin waren die Postkarten in Deutschland vom Absender durch aufzuklebende Freimarken freizumachen. Im weiteren war das Jahr 1873 für die Entwicklung des Postkartenverkehrs in Deutschland dadurch bemerkenswert, daß auch im Verkehr mit einigen fremden Ländern die Gebühr für die Postkarte auf 1 Silbergroschen oder 3 Kreuzer herabgesetzt wurde. Es geschah für den Verkehr mit der Schweiz, mit den österreichischen Postämtern in der Levante und mit den Vereinigten Staaten von Amerika bei Postkarten, die mit unmittelbaren deutschen Postdampfern über Hamburg, Bremen oder Stettin befördert wurden. Im folgenden Jahr erfolgte dann durch die Unterzeichnung des Berner Allgemeinen Postvereinsvertrags die Ausdehnung der Verkehrserleichterung auf alle Länder, die Mitglieder des neugegründeten Postvereins geworden waren und deren Kreis sich beim Abschluß des Weltpostvertrags von Paris im Jahre 1878 noch bedeutend erweiterte, so daß die billige Postkarte ihren Geltungsbereich auf den größten Teil des bekannten Erdenrunds ausdehnte.

Trotz der großen Beliebtheit der Postkarte als Nachrichtenmittel in fast allen Volksschichten und der ungeheuer raschen Entwicklung des Postkartenverkehrs im inneren und im zwischenstaatlichen Verkehr hat es von einzelnen Seiten nicht an Bedenken gegen die Einführung der offenen Postkarte gefehlt. Namentlich wurde bemängelt, daß der Inhalt der Postkarten nicht nur von den Kindern und Dienstboten, die sie bei der Post einlieferten oder beim Eingang entgegennahmen, sondern auch von den Postbeamten gelesen werden könnte. Man machte deshalb den eigenartigen Vorschlag, die Postkarte mit gummierten Klappen zu versehen, um die geschriebenen Mitteilungen zu verdecken, oder sie überhaupt in Briefumschläge zu stecken, die an das Postamt des Bestimmungsorts zu richten wären. Man ersieht daraus, daß es auch bei den besten Einrichtungen nicht allen Menschen recht zu machen ist. Noch größer waren die Bedenken, daß die Postkarten zu unsittlichen und beleidigenden Mitteilungen gemißbraucht werden könnten. Die Befürchtung spielte sogar im Bereich der österreichischen Postverwaltung an höchster amtlicher Stelle eine so große Rolle, daß dadurch die Einführung der Postkarte bei der österreichischen Postverwaltung anfänglich gefährdet erschien. Der von der österreichischen Postverwaltung in Vorschlag gebrachten Einführung eines Postkartenverkehrs wurde von dem Handelsminister von Plener das Bedenken entgegengestellt, daß wegen des freien Verfügungsrechts des Absenders zur Niederschrift beliebiger Mitteilungen auf der Schriftseite der Karte die schriftlichen Angaben Ehrenkränkungen oder Unsittlichkeiten enthalten könnten, wegen deren die Post zur Verantwortung gezogen werden könnte. Hiergegen müsse sich die Postverwaltung schützen. Den Einwendungen des Ministers wurde dann

auch dadurch Rechnung getragen, daß die Postkarte auf der zur Niederschrift der Mitteilungen bestimmten Seite mit der amtlichen Bemerkung versehen wurde: »Die Postanstalt übernimmt keine Verantwortlichkeit für den Inhalt der Mitteilungen«. Es ist jetzt, nachdem die Postkarte längst ein beliebtes und volkstümliches Nachrichtenmittel geworden ist, nicht mehr recht zu begreifen, daß die Befürchtungen des Ministers von Plener tatsächlich nicht unbegründet waren. In der ersten Zeit wurden, offenbar angeregt durch die Neuerung der offenen Versendung, die Postkarten nicht nur in Österreich, sondern auch in Deutschland von unlauteren und gehässigen Personen leider vielfach zu Verleumdungen, Beschuldigungen und Beleidigungen mißbräuchlich verwendet, natürlich mit gefälschter Unterschrift oder ohne Unterschrift. Infolgedessen hielt man es in der besseren Gesellschaft lange Zeit nicht für schicklich, sich der Postkarte für private Mitteilungen zu bedienen. Da die Postkarten nicht nur von den Postbeamten und Briefträgern, sondern auch von Dienstboten und Hausgenossen gelesen werden können, besteht in vielen Kreisen auch heute noch eine gewisse Abneigung gegen ihre Benutzung zu privaten Mitteilungen an weniger nahestehende Personen. Es muß deshalb dem Taktgefühl jedes einzelnen überlassen werden, in welchen Fällen er sich zu solchen Mitteilungen der Postkarten bedienen darf. Inzwischen hat sich die Öffentlichkeit vollständig an die Postkarte gewöhnt und denkt nicht mehr daran, sie zu ungehörigen und ehrenrührigen Mitteilungen zu mißbrauchen, wenigstens nicht in größerem Umfang als die verschlossenen Briefe. Überdies werden bekanntlich in Deutschland nach einer Vorschrift der Postordnung Postkarten mit beleidigendem oder unsittlichem Inhalt, wenn er von der Post bemerkt wird, nicht befördert, sondern dem Absender zurückgegeben oder, wenn er nicht zu ermitteln ist, von der Post vernichtet. Mag auch der eine oder der andere Postbeamte, namentlich in kleineren Orten, wo sich die Menschen gegenseitig kennen und in gutem und schlechtem Sinne mehr aufeinander achten als in großen Städten, lediglich zur Befriedigung seiner Neugier von dem Inhalt einzelner Postkarten Kenntnis nehmen, so handelt es sich doch hierbei immer nur um Ausnahmen. Wer den Postbetrieb kennt, weiß, daß der Postbeamte im allgemeinen nicht daran denkt, von den Angaben einer Postkarte mehr zu lesen als die Aufschrift, und zu einer weiteren Einsichtnahme der Postkarten meistens keine Zeit hat. Die kleinen Mißstände haben daher nicht vermocht, der Entwicklung des Postkartenverkehrs nachteilig zu sein. Vielmehr ist die Postkarte für den Nachrichtenverkehr zwischen Familienangehörigen, Verwandten und Freunden, ferner zwischen Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden immer mehr zu einem beliebten und unentbehrlichen Mittel geworden, zumal da seit etwa 15 Jahren auch noch die Hälfte der Aufschriftseite zu Mitteilungen freigegeben und dadurch eine größere Ausnutzungsmöglichkeit geschaffen worden ist.

Einen mächtigen Antrieb hat der Postkartenverkehr seit etwa 25 Jahren durch die Zulassung der Ansichtspostkarten erhalten, die eigentlich in bezug auf ihren Zweck eine ganz neue Art von Versendungsgegenständen darstellen. Derartige Ansichtspostkarten mit mehr oder weniger schönen Bildwerken werden jetzt zu vielen Millionen versandt, um Familienangehörigen, Freunden und Bekannten die Grüße der Glücklichen zu überbringen, denen es vergönnt ist, zu ihrer Erholung und Zerstreuung Kur- und Erholungsorte, herrliche Gebirgstäler oder die erfrischenden Gestade der See aufzusuchen. Solche Ansichtspostkarten üben in ihrer Wirkung auf die Empfänger einen starken Anreiz zur Hebung der Reiselust und haben außerdem einen neuen Gewerbezweig ins Leben gerufen, der vielen Tausenden von Menschen lohnenden Verdienst gewährt.

Bei der großen Bedeutung, die die Postkarte als Nachrichtenmittel im Postverkehr einnimmt, hat natürlich auch die Frage von jeher eine große Rolle gespielt, wer ihr Erfinder ist. Da hierüber verschiedene Ansichten herrschen, so haben sich mit der Sache nicht nur Fachleute, sondern auch Postwertzeichensammler in eingehender Weise beschäftigt. Auch im Archiv für Post und Telegraphie ist sie mehrfach behandelt

worden, insbesondere in den Jahrgängen 1881 (S. 353 u. f.), 1896 (S. 674 u. f.) und 1911 (S. 674 u. f.). Namentlich in den beiden Aufsätzen aus den Jahren 1896 und 1911 ist die Frage der Erfindung der Postkarte eingehend gewürdigt worden. Es dreht sich dabei um den Streit, ob die Postkarte von dem ersten Staatssekretär des Reichs-Postamts Dr. Heinrich von Stephan oder von dem österreichischen Ministerialrat Professor Dr. Emanuel Hermann in Wien erfunden ist. Da die österreichische Postverwaltung zuerst die Postkarte eingeführt hat, herrscht vielfach, selbst in den Werken hervorragender Volkswirtschaftslehrer, die Ansicht, daß sie eine österreichische Erfindung sei. Es erscheint deshalb geboten, auch an dieser Stelle nochmals auf die Angelegenheit näher einzugehen. Nach den vorhandenen geschichtlichen Grundlagen gebührt das Verdienst, das Bedürfnis zur Einführung einer durch die Post zu befördernden offenen Nachrichtenkarte zuerst erkannt zu haben, unzweifelhaft Stephan. Er hatte bereits im Jahre 1865 als Geheimer Postrat der vorgesetzten preußischen obersten Postbehörde den Vorschlag gemacht, ein solches einfaches Nachrichtenmittel, das er als »Postblatt« bezeichnet hatte, im Bereich der preußischen Postverwaltung einzuführen. Er drang indes mit seinem Antrag wegen innerer Schwierigkeiten und geldlicher Bedenken nicht durch. Da er aber von der Zweckmäßigkeit seines Vorschlags überzeugt war, brachte er ihn in Form einer Denkschrift zur Kenntnis der Teilnehmer an der zu Karlsruhe (Baden) im November 1865 zusammengetretenen V. Konferenz des Deutschen Postvereins. In der Denkschrift hatte Stephan u. a. ausgeführt:

»Die jetzige Briefform gewährt für eine erhebliche Anzahl von Mitteilungen nicht die genügende Einfachheit und Kürze. Die Einfachheit nicht, weil Auswahl und Falten des Briefbogens, Anwendung des Couverts, des Verschlusses, Aufkleben der Marke usw. Umständlichkeiten verursachen; und die Kürze nicht, weil, wenn einmal ein förmlicher Brief geschrieben wird, die Konvenienz es erheischt, sich nicht auf die nackte Mitteilung zu beschränken. Die Weitläufigkeiten treffen den Absender wie den Empfänger. In unseren Tagen hat das Telegramm bereits eine Gattung von Kurzbriefen geschaffen. Nicht selten telegraphiert man, um die Umständlichkeit des Schreibens und Anfertigung eines Briefes zu ersparen. Auch die Übersendung einer Visitenkarte usw. ersetzt für verschiedene Gelegenheiten einen förmlichen Brief.

Diese Betrachtungen lassen bei dem Postwesen eine Einrichtung etwa in nachstehender Art vielleicht als zeitgemäß erscheinen. Bei allen Poststellen sowie bei den Briefträgern und Landbriefträgern kann das Publikum Formulare zu offenen Mitteilungen erhalten. Ein solches Formular »Postblatt« hat die Dimensionen eines gewöhnlichen Briefcouverts größerer Art und besteht aus steifem Papier, entspricht mithin etwa nach Dimension und Beschaffenheit den in einigen deutschen Postbezirken neuerdings eingeführten Postanweisungen. Die Vorderseite würde oben als Überschrift die Benennung des Postbezirks und eine entsprechende Vignette (Landeswappen usw.) tragen, links einen markierten Raum zum Abdruck des Post-Aufgabestempels, rechts die Postfreimarke gleich in das Formular hineingestempelt. Dann ein Raum zur Adresse (wie bei den Postanweisungen) mit dem Vordruck: ‚An', ‚Bestimmungsort' und ‚Wohnung des Empfängers' sowie die vorgedruckte Notiz: ‚Die Rückseite kann zu schriftlichen Mitteilungen jeder Art benutzt werden; dieselben können gleichwie die Adresse mit Tinte, Bleifeder, farbigem Stift usw. geschrieben sein; indes darf bei Verwendung von Bleistift usw. der Deutlichkeit und Dauerhaftigkeit der Schriftzüge, namentlich auf der Adresse nicht Eintrag geschehen'«.

Da Stephan keinen amtlichen Auftrag hatte, den in seiner Denkschrift behandelten Vorschlag den Teilnehmern an der Konferenz zur Beschlußfassung zu unterbreiten, so wurde die Anregung damals nicht weiter verfolgt. Erst vier Jahre später wurde der Gedanke wieder aufgenommen in einem Aufsatz in der »Neuen Freien Presse« vom 26. Januar 1869, den der damalige Hofrat und Professor der Nationalökonomie an der Militärakademie in Wien Dr. Emanuel Hermann verfaßt hatte. In dem Aufsatz regte er an, offene Karten in der Form eines gewöhnlichen Briefumschlags, mit einer

2-Kreuzer-Freimarke freigemacht, als eine neue Art der Korrespondenz mit der Post zu versenden, sofern sie mit Einschluß der Anschrift und der Unterschrift des Absenders nicht mehr als 20 Worte enthalten. Er begründete seinen Vorschlag, wie folgt: »Wir hätten durch diese Postkarten eine Art Posttelegramme geschaffen, welche, ausgenommen die Schnelligkeit der Versendung, fast alle Vorzüge der Telegramme teilen. Wie groß wäre aber die Ersparnis an Briefpapier, Couverts, Schreib- und Lesearbeit, wie groß wäre die Zeitersparnis bei einer solchen Einrichtung! Viele Benachrichtigungen müssen gegenwärtig unterbleiben, weil man die Ausgabe von ungefähr 15 bis 20 Kreuzern scheut, welche ein Brief verursacht, oder weil einen die nun unentbehrlichen Floskeln, Aufschriften, Versicherungen der ungeteiltesten Hochachtung usw. eines solchen Briefes anwidern. Dies Alles bliebe weg; man könnte sich, wie man schon lange bei dem Telegramme zu tun gewohnt ist, auf die unumgänglich notwendigen Ausdrücke beschränken. Und das Postgefälle würde nur gewinnen, denn nun würden statt der 33 Millionen Intimationsbriefe gewiß über 100 Millionen solcher Briefe jährlich gewechselt werden, und das Volk erspart doch alle Jahre einige Millionen Gulden an den Kosten des Schreibens und des Briefmaterials. Möge man in Österreich an maßgebender Stelle diesen gewiß nicht utopischen Vorschlag würdigen und einmal den bevorzugten Nationen des Westens voranschreiten«.

Der Wunsch des Dr. Hermann sollte in Erfüllung gehen, da der damalige Leiter des österreichischen Postwesens, der General-Postdirektor Freiherr von Mally, dem in dem Zeitungsaufsatz zum Ausdruck gekommenen Gedanken alsbald näher trat, was dann zur Einführung der »Correspondenz-Karte« im österreichischen Postverkehr am 1. Oktober 1869 führte.

Es mag dahingestellt bleiben, ob Dr. Hermann bei der Niederschrift seines Zeitungsaufsatzes in der »Neuen Freien Presse« vom 26. Januar 1869 Kenntnis von dem Inhalt der Denkschrift besaß, die Stephan im Jahre 1865 in Karlsruhe an die Teilnehmer der Postkonferenz verteilt hatte. Hermann selbst bestreitet es in seinem im Jahre 1876 in Halle (Saale) erschienenen Werke »Die Correspondenzkarte«. Da Stephan seine Denkschrift nicht veröffentlicht hat, wird man dem Dr. Hermann Glauben schenken können. Daß sich in seinem Zeitungsaufsatz in mancher Hinsicht gleichartige Betrachtungen wie in der Stephanschen Denkschrift vorfinden, z. B. der Hinweis auf den kurzen Telegrammstil, die Vermeidung schwülstiger Höflichkeitsphrasen u. a. m., mag seine natürliche Ursache darin haben, daß damals, angeregt durch eine Zunahme des geschäftlichen Schriftverkehrs und durch die Ausschaltung aller überflüssigen Angaben aus Telegrammen, der Wunsch auf eine Vereinfachung und Abkürzung der brieflichen Mitteilungen sozusagen in der Luft lag. Bei näherer Betrachtung der Angaben in der Stephanschen Denkschrift und in dem Hermannschen Zeitungsaufsatz kann es indes keinem Zweifel unterliegen, daß die am 1. Oktober 1869 in Österreich eingeführte »Correspondenzkarte« viel mehr dem in der Stephanschen Denkschrift niedergelegten Gedanken als dem Vorschlage des Hermann im Zeitungsaufsatz in der »Neuen Freien Presse« entsprach. Auf der Vorderseite der neuen österreichischen Postkarte befand sich der Vordruck »Correspondenz-Karte« und darunter als Hoheitszeichen der österreichische kaiserliche Adler; auf der Rückseite war am oberen Rande der Vermerk angebracht »Raum für schriftliche Mitteilungen«. Endlich war in der oberen rechten Ecke der Vorderseite dem Stephanschen Vorschlag entsprechend der Wertzeichenstempel eingedruckt. Die von Hermann empfohlene Beschränkung der Mitteilungen auf 20 Worte war unberücksichtigt geblieben. Hiernach kann dem Professor Dr. Hermann vielleicht das Verdienst zuerkannt werden, zur Einführung der Postkarte in Österreich durch seinen Zeitungsaufsatz die Anregung gegeben zu haben, bei der Ausführung der Anregung hat indes auch in Österreich die Stephansche Denkschrift aus dem Jahre 1865 die Grundlage gebildet, die ja dem Vertreter der österreichischen Postverwaltung, dem Sektionsrat und späteren General-Postdirektor Freiherrn von Kolbensteiner, zugegangen war. Es kann somit keinem Zweifel unterliegen,

daß der eigentliche Erfinder der Postkarte kein anderer als der erste Staatssekretär der deutschen Reichspost Dr. Heinrich von Stephan gewesen ist.

Die Erwartungen, die Stephan an die Postkarte als bequemes und zweckmäßiges Verkehrsmittel mit dem weitschauenden Blicke des erprobten Bahnbrechers auf dem Gebiete des Verkehrs geknüpft hatte, haben sich während des 50jährigen Zeitraums ihres Bestehens in reichem Maße erfüllt. Viele Milliarden Postkarten sind während der Zeit in allen Ländern des Erdenrunds mit der Post versandt worden und haben einen umfangreichen Nachrichtenaustausch vermittelt. Möge die Postkarte diese Aufgabe auch in Zukunft weiter erfüllen und dazu beitragen, daß der unter den Völkern und Menschen der Erde infolge eines langen erbitterten Krieges und des politischen Zwistes der einzelnen Bevölkerungsschichten untereinander entstandene gegenseitige Haß bald wieder verschwindet und friedlichen Beziehungen Platz macht.

Die Aufhebung der Gebührenfreiheiten im Post- und Telegraphenverkehr.

Vom Geheimen Ober-Postrat Scheda in Berlin.

Als die verfassunggebende Deutsche Nationalversammlung bei Beratung der Gebührengesetze am 19. August 1919 Beschlüsse über die baldige Aufhebung sämtlicher Gebührenfreiheiten faßte, begegnete sie einem längst empfundenen Bedürfnis der Reichs-Postverwaltung wie jedes Beamten, der mit der Behandlung und Beurteilung der Gebührenfreiheiten betraut war. Namentlich im Kriege hatte sich die Gebührenfreiheit zu einer unerträglichen Last ausgewachsen, die eine besondere Zusammenstellung über die zahlreichen in dieser Beziehung ergangenen Verfügungen erforderlich machte (vgl. Archiv 1918, S. 37). Der Mißbrauch der Feldpostfreiheit und die zahllosen dieserhalb notwendig gewordenen Strafverfügungen sind allgemein bekannt.

Zu dem unten abgedruckten Gesetz vom 29. April 1920, das der Anregung der Nationalversammlung seine Entstehung verdankt, und zu der dem Entwurf beigegebenen Begründung sei kurz folgendes mitgeteilt.

Das nunmehr aufgehobene Bundesgesetz vom 5. Juni 1869 wollte die damals geltenden Gebührenfreiheiten vereinheitlichen und wesentlich einschränken. Der Bundeskasse erwuchs seinerzeit eine Mindereinnahme von rund 3 Millionen Talern. Die Verkehrszunahme, das Anwachsen der Reichsbehörden und die Gebührenerhöhungen hatten trotz des Bestrebens aller Postbehörden, durch rege und richtige Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen die Last zu verringern, dazu geführt, daß die Mindereinnahme der Reichspost nach fünfzigjähriger Geltung des Gesetzes auf rund 50 Millionen Mark jährlich zu veranschlagen war. Der Minderbetrag vergrößert sich noch, wenn man der Tatsache Rechnung trägt, daß der Haushalt der Reichs-Postverwaltung jetzt gewaltige Zuschüsse erfordert.

Die nötigen Vorverhandlungen mit den Reichsministerien wurden bereits am 21. Oktober 1919 beendet und führten ohne besondere Schwierigkeit zu dem Anerkenntnis, daß die Gebührenfreiheiten im Post- und Telegraphenverkehr dem Wunsche der Nationalversammlung entsprechend zu beseitigen seien. Auch die Verhandlungen mit den Landesregierungen waren weniger durch diese Frage als durch die gleichzeitig erstrebte Aufhebung des Portoablösungsverfahrens (§ 11 des Portofreiheitsgesetzes) erschwert. Hierbei kam sehr lebhaft die Befürchtung zum Ausdruck, daß die an Stelle der Pauschalierung vorgeschlagene Einführung von Dienst-

marken eine sehr unerwünschte Mehrarbeit, Kosten und auch Verzögerungen der dienstlichen Sendungen veranlassen würden. Die Erfahrungen Bayerns, das ebenfalls seit einigen Jahren die Ablösung unter Einführung von Dienstmarken beseitigt hatte, unterstützten die Wünsche der Reichs-Postverwaltung zwar wesentlich; aber noch in zweiter Lesung hatten die Ausschüsse des Reichsrats die Beibehaltung des § 11 beschlossen. Es gelang endlich, durch unmittelbare Verhandlung des Reichspostministers mit dem damaligen preußischen Finanzminister eine Verständigung auf der Grundlage anzubahnen, die aus § 1, Absatz 2 des Gesetzes ersichtlich ist und nach der zunächst nur für drei Jahre jede Pauschalierung ausgeschlossen ist.

Inzwischen hatten es die Abtretung der durch den Friedensschluß verlorengegangenen Gebietsteile und die Umwandlung zahlreicher Landesbehörden (Steuer und Eisenbahn) in Reichsbehörden unabwendbar gemacht, die Aufhebung der bestehenden Ablösungsabkommen mit den beteiligten Ländern zum 1. April 1920 zu vereinbaren (vgl. Amtsblatt vom 18. Februar 1920, Nr. 18). Die Verhandlungen im Reichsrat und die Wirkungen des Kappschen Putsches ließen die Vorlegung des Gesetzentwurfs (Drucksache Nr. 2600) an die Nationalversammlung erst am 14. April 1920 zu.

Im Hauptausschuß wurde nur die nicht restlos vorgeschlagene Aufhebung der Pauschalierung bemängelt, durch Erklärungen des Reichspostministers aber zufriedenstellend begründet. Die zweite und dritte Lesung erfolgte in der Vollversammlung ohne Aussprache.

Während die Gebührenfreiheit im Telegraphenverkehr schon am 1. Mai in Wegfall kommt, wird dies für den Postverkehr voraussichtlich erst am 1. Juli geschehen können, da infolge der gleichzeitigen Einführung neuer Gebührensätze die schon vorher erfolgte Ermittlung des Bedarfs an Dienstmarken wiederholt werden muß und die Dienstmarken nicht früher fertiggestellt werden konnten.

Damit schließt ein Kapitel der Geschichte der Reichspost, das viel Arbeit und Mühe gemacht hat. Mögen sie dadurch belohnt werden, daß der Haushalt der Postverwaltung recht bald ins Gleichgewicht kommt.

Das in Nr. 89 des Reichsgesetzblatts (S. 678) verkündete Gesetz lautet:

Gesetz über die Aufhebung der Gebührenfreiheiten im Post- und Telegraphenverkehr.

Die verfassunggebende Deutsche Nationalversammlung hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird.

§ 1.

Das Gesetz, betreffend die Portofreiheiten im Gebiete des Norddeutschen Bundes, vom 5. Juni 1869 (Bundes-Gesetzbl. S. 141 ff.) und das Gesetz, betreffend die Einführung dieses Gesetzes im Verkehr mit Bayern und Württemberg, vom 29. Mai 1872 (Reichs-Gesetzbl. S. 167) werden aufgehoben.

Die Reichs-Postverwaltung behält die Befugnis, nach drei Jahren mit Staatsbehörden die im § 11 des Portofreiheitsgesetzes vorgesehenen Abkommen über die Pauschalierung der Postgebühren abzuschließen.

§ 2.

Die Verordnung, betreffend die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen, vom 2. Juni 1877 (Reichs-Gesetzbl. S. 524) wird aufgehoben.

§ 3.

Der § 2 dieses Gesetzes tritt mit dem 1. Mai 1920 in Kraft. Im übrigen setzt der Reichspostminister den Zeitpunkt fest, mit dem das Gesetz in Kraft tritt

Begründung des Entwurfs.

I. Allgemeines.

Die verfassunggebende Deutsche Nationalversammlung hat bei Beratung der Entwürfe des Gesetzes über Postgebühren und des Gesetzes über Telegraphen- und Fernsprechgebühren in der Sitzung vom 19. August 1919 beschlossen, die Reichsregierung zu ersuchen, tunlichst bald Gesetzentwürfe vorzulegen, durch die alle Porto- und Gebührenfreiheiten, das Portoablösungsverfahren und die Verordnung vom 2. Juni 1877 über gebührenfreie Beförderung von Telegrammen aufgehoben werden.

Der vorliegende Entwurf kommt den hierin ausgedrückten Wünschen der verfassunggebenden Nationalversammlung nach. In der Tat gebietet der sehr ungünstige Stand des Reichshaushalts trotz der durch die Gesetze vom 8. September 1919 erfolgten Erhöhung der Post- und Telegraphengebühren und trotz der jetzt beabsichtigten weiteren Erhöhung der Gebühren, daß im Post- und Telegraphenbetrieb jede unnötige Belastung erspart und jedes Mittel ergriffen wird, das eine Erhöhung der Einnahmen verspricht. Zu diesen Mitteln gehört auch die Beseitigung der seit der Reichsgründung aufrechterhaltenen Gebührenfreiheiten. Der jährliche Einnahmeausfall der Reichs-Postverwaltung aus diesen Gebührenfreiheiten und Vergünstigungen ist nach den Gebühren der Gesetze vom 8. September 1919 auf 50 bis 60 Millionen Mark zu veranschlagen und würde sich nach den in Aussicht genommenen neuen Tarifen noch wesentlich erhöhen. Da ein erheblicher Teil dieser der Post- und Telegraphenverwaltung bisher entgangenen Einnahme künftig eine Ausgabenerhöhung in dem Haushalt der anderen Reichsverwaltungen zur Folge haben muß, ist die Hauptbedeutung der vorgeschlagenen Maßnahmen darin zu erblicken, daß mit der Aufhebung der Gebührenfreiheiten alle die Mißstände beseitigt werden, die infolge unrichtiger oder mißbräuchlicher Anwendung der Bestimmungen bisher zu beklagen waren. Die von der Reichs-Postverwaltung gemachten Erfahrungen berechtigen zu der Annahme, daß diese Mißbräuche in Gestalt fahrlässiger und auch vorsätzlicher unrechtmäßiger Inanspruchnahme einen recht erheblichen Umfang angenommen haben. Die höheren Gebühren steigern die Gefahr, namentlich da in der zurückliegenden unruhigen Zeit Dienststempel, die zur Kennzeichnung von Dienstsendungen dienlich sind, in falsche Hände geraten sein können.

Die Beseitigung der Telegraphenfreiheit, die daraus folgende Notwendigkeit, die Höhe der für Diensttelegramme verausgabten Summen zu rechtfertigen, wird zu der unbedingt erforderlichen Entlastung der Telegraphenlinien führen, diese für die Benutzung der Allgemeinheit zugänglicher machen und damit einer Fülle durchaus berechtigter Klagen abhelfen.

II.

Im einzelnen ist zu den Bestimmungen des in der Anlage abgedruckten Portofreiheitsgesetzes, dessen Inhalt sich sachlich mit den Freiheiten der Verordnung von 1877 deckt, folgendes zu bemerken.

§ 1.

Die im § 1 den regierenden Fürsten zugebilligte Portofreiheit ist durch die Umwandlung der Bundesstaaten in Freistaaten tatsächlich schon gegenstandslos geworden. Die förmliche Aufhebung dieser Bestimmung trifft daher nur noch die einigen Witwen früher regierender Fürsten zustehende Vergünstigung, auf die sie bereits freiwillig verzichtet haben.

§§ 2 bis 4.

Die auf den §§ 2 bis 4 a. a. O. sich gründende Portofreiheit für Sendungen in reinen Reichsdienstangelegenheiten bezweckte in der Hauptsache, die Zahlung aus einer Bundeskasse in die andere Bundeskasse zu vermeiden und auch der Gefahr von Unterschlagung aus Portokassen vorzubeugen (Drucks. Nr. 41 des Bundesrats, Session von 1869, S. 6).

Um diesen unzweifelhaft begründeten Bedenken gerecht zu werden, ist die Ausgabe von Reichsdienstmarken in Aussicht genommen, die allein für die Freimachung der von unmittelbaren Reichsbehörden aufgelieferten Postsendungen bestimmt sind, also unter Ausschluß aller Organisationen, die einen Selbstverwaltungscharakter tragen und nicht aus Mitteln des Reichs unterhalten werden. Die Einrichtung der Dienstmarken hat sich in Bayern und Württemberg durchaus bewährt. Sie macht die Beschaffung, Bezahlung und das Halten eines Vorrats der gewöhnlichen geldwerten Freimarken unnötig und vermeidet, daß Beamte zu Unterschlagungen verleitet werden, da die Dienstmarken für einen anderen als dienstlichen Schriftwechsel nicht verwendbar sind. Auch Barzahlungen können gänzlich vermieden werden, da die für einen größeren Zeitraum im voraus bestellten Markenbeträge bei der jetzigen Verbreitung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs barlos beglichen werden sollen. Durch Anwendung des im § 50, VII der Postordnung vom 28. Juli 1917 (Reichs-Gesetzbl. S. 763) vorgesehenen Stundungsverfahrens lassen sich auch alle Einzelzahlungen vermeiden, die etwa infolge des Wegfalls der Portofreiheit zur Begleichung der an die Reichsbehörden nicht freigemacht aufgelieferten Sendungen nötig werden würden. Die Behörden können dabei von der im § 50, VI a. a. O. eröffneten Befugnis Gebrauch machen, die vom Absender zu Unrecht nicht gezahlte Postgebühr durch die Post einziehen zu lassen.

Auch in Reichsratsangelegenheiten fällt die Möglichkeit, Porto- und Gebührenfreiheit in Anspruch zu nehmen. Dem Wunsche des Reichsrats entsprechend werden aber seinen Mitgliedern wie den Bevollmächtigten in Berlin die für die Einholung und Erteilung von Anweisungen nötigen Reichsdienstmarken geliefert und die dafür der Postverwaltung geschuldeten Beträge auf den Haushalt des Reichsministeriums des Innern übernommen werden. Das gleiche gilt für die zu dem genannten Zwecke aufzuwendenden Telegraphengebühren. Diese Regelung vermeidet eine Schlechterstellung der außerpreußischen Reichsratsmitglieder, die nicht wie die preußischen in Berlin anwesenden Mitglieder und Bevollmächtigten ohne Aufwendung von Gebühren angewiesen werden können. Diese Schlechterstellung würde nicht zu rechtfertigen sein, da die Länder ohnehin durch den Wegfall der Gebührenfreiheit in allen anderen Reichsdienstangelegenheiten geldlich belastet werden.

Mit der Aufhebung der Portofreiheit in reinen Reichsdienstangelegenheiten fällt auch die nur aus diesem Gesichtspunkt gerechtfertigte, bisher gebührenfrei erfolgende Beförderung des Reichs-Gesetzblatts und anderer amtlicher Blätter weg, die damit auf den regelmäßigen gebührenpflichtigen Zeitungsbezug verwiesen werden

Zu § 5.

Die bisher aufrechterhaltenen Vergünstigungen für Sendungen an die Personen des Militärstandes bis zum Range eines Feldwebels haben ihre Berechtigung verloren, da der Dienst in der Reichswehr ein freiwilliger ist und auch angemessen entlohnt wird. Sollten in Zukunft Einrichtungen

nach Art der Feldpost erforderlich werden, so kann eine etwa hierbei zweckmäßig erscheinende Portovergünstigung späterer Regelung vorbehalten bleiben.

Die §§ 6 bis 10 und 13 sind veraltet.

Zu § 11.

Die von der Nationalversammlung ebenfalls gewünschte Aufhebung der Pauschalierung der Postgebühren ist zunächst durch Vereinbarung mit den beteiligten Landesregierungen für den 1. April 1920 herbeigeführt worden. Auch die Länder werden für ihre Dienstsendungen besondere Dienstmarken verwenden. Dem dauernden Wegfall des im § 11 bisher vorgesehenen Rechtes der Reichs-Postverwaltung, solche Pauschabkommen mit Staatsbehörden zu schließen, hat aber der Reichsrat nicht zugestimmt. Maßgebend für diese Stellungnahme war die Befürchtung, daß die Verwendung von Dienstmarken an Stelle des Ablösungsstempels, die damit verbundene Gewichtsprüfung der einzelnen Sendungen und die Kontrolle des Markenverbrauchs dauernde Mehrarbeit und Mehrkosten verursache, die bei der allgemeinen Finanzlage zu vermeiden seien.

Wenngleich die namentlich in Bayern mit der Verwendung von Dienstmarken gemachten Erfahrungen diese Befürchtung nicht zu rechtfertigen scheinen, so glaubt die Reichsregierung doch den Ländern die Möglichkeit offen lassen zu sollen, das den Geschäftsbetrieb der Behörden vereinfachende Ablösungsverfahren später wieder vereinbaren zu können. Nach Ablauf der im Entwurf § 1, Satz 2 vorgeschlagenen dreijährigen Frist wird voraussichtlich eine gewisse Stetigkeit der Verhältnisse und der Organisation der Behörden eingetreten sein, die eine erneute Prüfung der Frage zuläßt, ob das Ablösungsverfahren mit dem Interesse der Reichs-Postverwaltung und ihres Haushalts zu vereinbaren ist. Dabei wird besonderer Wert darauf zu legen sein, daß die erfahrungsgemäß eintretende Verkehrssteigerung durch Vereinbarung fester jährlicher Zuschläge unter Vermeidung kostspieliger Zählungen gebührend berücksichtigt wird.

Die Reichsregierung glaubt unter diesen Umständen und mit Rücksicht auf die schon erwähnte Mehrbelastung der Länder, die mit dem Wegfall der Gebührenfreiheiten in reinen Reichsdienstangelegenheiten verbunden ist, der Nationalversammlung empfehlen zu sollen, den in ihrem Beschlusse vom 19. August 1919 ausgesprochenen Wunsch auf endgültige Beseitigung des Ablösungsverfahrens zunächst zurückzustellen.

Zu § 12.

Demnächst überflüssig. Daß Portofreiheiten, die auf zwischenstaatlichen, verfassungsmäßig zustande gekommenen Vereinbarungen beruhen, durch die Aufhebung des Gesetzes nicht berührt werden, versteht sich von selbst. Diese Vereinbarungen betreffen z. B. die portofreie Beförderung des post- und telegraphendienstlichen Schriftwechsels (Artikel 11, Ziffer 3 des Weltpostvertrags vom 26. Mai 1906 — Reichs-Gesetzbl. 1907, S. 593 —). Ebenso bleiben in Kraft die besonderen Bestimmungen des Friedensvertrags hinsichtlich der Rechte der Okkupationstruppen: Artikel 9, 11 und 12 der Vereinbarung über die militärische Besetzung der Rheinlande (Reichs-Gesetzbl. 1919, S. 1337). Unberührt bleibt endlich die im Postscheckverkehr auf Grund des § 6 des Postscheckgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 25. März 1918 (Reichs-Gesetzbl. S. 149) bestehende Gebührenfreiheit für die im vorgeschriebenen gelben Umschlag aufzuliefernden Briefe der Postscheckkunden an die Postscheckämter. Infolge der Unverzinslichkeit der Guthaben kann im Interesse der Ausbreitung des Postscheckverkehrs hierauf nicht verzichtet werden.

III.

Die Aufhebung der Gebührenfreiheit für Telegramme in reinen Reichsdienstangelegenheiten liegt weniger im geldlichen als vielmehr im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse. Es ist trotz zahlreicher Verfügungen nicht gelungen, die Behörden und Beamten zu einer sparsameren Inanspruchnahme des Telegraphen anzuhalten, ganz abgesehen von den sehr zahlreichen Fällen, in denen überhaupt die Gebührenfreiheit zu Unrecht in Anspruch genommen und ein überflüssiger Schriftwechsel verursacht worden ist. Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die Behörden, die auch hier vom Stundungsverfahren Gebrauch machen und Barzahlung vermeiden können, nach Beseitigung der Gebührenfreiheit weniger telegraphieren werden, weil sie für übermäßige Aufwendungen in dieser Beziehung künftig zur Verantwortung gezogen werden können. Dies aber ist im Interesse des Wirtschaftslebens durchaus zu erstreben, das unter der Überlastung der Telegraphenlinien mit bevorzugten Diensttelegrammen zu leiden hatte.

IV.

Ein möglichst früher Zeitpunkt für das Inkrafttreten des Gesetzes ist dringend zu wünschen. Die bis zum 1. April 1920 zur Verfügung stehende Zeit ist für die Herstellung der neuen Reichsdienstmarken und für die Vorbereitungen des neuen Verfahrens, Anweisung zahlreicher Behörden usw. nicht ausreichend.

Es wird deshalb vorgeschlagen, den Zeitpunkt des Inkrafttretens dem Reichspostminister zu überlassen, der im Interesse seines Haushalts für eine möglichst baldige Inkraftsetzung sorgen wird.

Die Entwicklung der Luftfahrt und ihre Bedeutung für den Postverkehr.

Von Ministerialsekretär H. Kropp in Berlin (Reichspostministerium).

Die Geschichte der Menschheit durchzieht die Sehnsucht, sich gleich dem Vogel in die Luft zu erheben und frei und ungefesselt an Erdenwege über Wasser und Berge fliegen zu können. Sogar in die Religionen fast aller höherstehenden Völker ist die Fahrt durch die Luft mit bestimmtem Ziel aufgenommen worden, wohl als Ausdruck des Gedankens, daß dies doch einmal möglich sein müsse. Inder, Ägypter, Assyrer haben geflügelte Göttergestalten gebildet, und selbst das Christentum verleiht seinen Engelgestalten Flügel. Die Geschichte des Fliegens läßt sich bis in die sagenhaften Überlieferungen der grauen Vorzeit verfolgen. Auf dem Ritte durch die Lüfte hinauf nach Walhall nehmen die Walküren die Leichen der im Kampfe gefallenen Tapferen auf ihr Roß. Wotan fährt auf Sturmwolken daher. Die sagenhaften Gebilde von den Wagen der Götter und Göttinnen, den Wolkenwagen der Feen, dem fliegenden Roß in »Tausendundeine Nacht«, dem Zaubermantel Dr. Fausts, dem Pegasus, auf dem Bellerophon den Olymp im Fluge erreichen wollte, den geflügelten Sohlen des Perseus, sie alle geben Zeugnis von der im Menschengeist wurzelnden Vorstellung von der Beherrschung der Luft. Am bekanntesten ist wohl die Mythe von Dädalus, dem angeblichen Erbauer des Labyrinths auf Kreta, und seinem

Sohne Ikarus, die sich aus Federn und Wachs künstlich hergestellte Flügel anhefteten und in den Äther schwangen. Der leichtsinnige Ikarus stieg trotz der Warnungen seines Vaters so hoch, daß das Wachs durch die sengenden Sonnenstrahlen erweicht wurde und er unweit Kretas ins Meer versank. Hier spricht sich also der kindliche Wahn aus, daß man mit dem Aufsteigen in höhere Regionen in immer größere Hitze kommen müsse. Heute wissen wir, daß das Gegenteil der Fall ist. In der deutschen Sage fertigt sich Wieland der Schmied ein Federhemd und entflieht damit durch die Luft vom Hofe des Königs Nidung. In Persien soll dem König Kyaxares von Magiern ein Thron gebaut worden sein, an dem gezähmte Adler angebunden waren. Bei der Auffahrt wurde den vorher ausgehungerten Vögeln ein Stück Fleisch hoch am Thron aufgehängt. In dem Bestreben, das Fleisch zu erreichen, sollen die Adler den Thron in die Luft gehoben haben. Weniger sagenhaft ist die Nachricht über die Taube des Archytas von Tarent 400 v. Ch. Aulius Gellius erzählt hierüber in seinen attischen Nächten (Buch X, Abschn. 12), daß Archytas eine hölzerne Taube durch eingeblasenen Hauch belebt und in die Luft gehoben habe. In einem der ältesten deutschen Romane, in Grimmelshausens Simplicius Simplicissimus, finden wir die Bemerkung: »Sollte Archytas nicht zu loben sein, der so künstliche hölzerne Tauben machte, daß sie auch gleich anderen Vögeln in der Luft herumflogen!«. Archytas Künste waren vielleicht die ersten Versuche, denen eine gewisse Bedeutung zuzuschreiben ist, da es nicht ausgeschlossen erscheint, daß Archytas bereits eine Ahnung von den physikalischen Gesetzen gehabt hat, die später zur Erfindung des Luftballons führten. Im Jahre 1306 soll nach den Erzählungen des französischen Missionars Basson bereits in China zur Feier der Thronbesteigung des Kaisers Fo-Kien zu Peking ein Luftballon aufgestiegen sein, was bei dem damals hochentwickelten Bildungsstand des Landes nicht unglaubhaft erscheint. Der Missionar will die Kunde während seines Aufenthalts in China im Jahre 1694 zuverlässigen Akten entnommen haben. In Europa gab die Erfindung der Luftpumpe 1650 den Anlaß zu einer Reihe von Vorschlägen und Versuchen. Ein Franziskanermönch Lana zu Breszia schlug vor, eine bewimpelte Gondel mit vier luftleer gepumpten großen Kugeln von dünnem Kupferblech in die Luft zu heben. Er hatte seine Rechnung aber ohne Berücksichtigung des äußeren Luftdrucks gemacht, und es blieb bei dem Vorschlag. In Portugal soll Laurenzo Don Gusuaro 1709 vor dem König Don Juan V. in Lissabon zum ersten Male mit einer Art Luftballon in die Luft aufgestiegen sein. Neuere Forschungen haben die Angaben indessen nicht bestätigt. Viele andere Versuche wären noch zu nennen. Aber so groß auch das Verlangen der Menschheit war, die Luft zu durchfliegen, so sehr es auch, genau wie das Suchen nach dem Perpetuum mobile, im Mittelalter und bis in die neuere Zeit hinein die Geister umfangen hielt, es blieb immer nur ein Sehnen. Wie anziehend das Flugrätsel auf die Gemüter des Mittelalters wirkte, schildert auch die Erzählung von »Till Eulenspiegel«. Der Schalksnarr, der in einem Städtchen die Leute mit der Vorspieglung zusammenrief, er werde zu einer bestimmten Stunde vom ersten Stocke des Rathauses herabfliegen, erschien, als nahezu die ganze Bevölkerung zusammengelaufen war und mit gespanntester Aufmerksamkeit hinaufgaffte, am Fenster und sprach: »So seid Ihr denn alle gekommen, und ich sehe, daß Ihr noch dümmer seid, als ich Euch zugetraut. Wie konntet Ihr mir glauben? Der Vogel fliegt, der Mensch aber nicht«. Der Zuruf, den das alte Volksbuch Till Eulenspiegel in den Mund legt, entsprach der Ansicht der Aufgeklärtesten der damaligen Zeit.

Erst den Gebrüdern Montgolfier in Annonay in Frankreich blieb die Erfindung vorbehalten, Sachen und Menschen durch die Luft zu befördern. Durch Nachdenken über das Aufsteigen des Rauches kamen sie auf die Vermutung, daß, wie sich die Rauchmassen aus den Schornsteinen durch die Luft nach oben fortbewegten,

dies auch künstlich eingeschlossene Rauchwolken tun würden, und daß die einschließende Hülle bei genügender Leichtigkeit mit in die Höhe genommen werden müsse. Ein im Zimmer angestellter Versuch bestätigte die Annahme insofern, als ein kleiner Papierballon, der mit Rauch von verbrannten Papierschnitzeln angefüllt wurde, bis an die Decke des Zimmers stieg. Durch den Erfolg angefeuert, machten sich die Brüder alsbald daran, ihre Versuche öffentlich anzustellen. Sie fertigten einen großen Ballon aus Leinwand mit einem Durchmesser von 35 Fuß und einer Tragfähigkeit von 400 Pfund. Am 5. Juni 1783 fand der erste öffentliche Versuch statt. Durch vorsichtiges Verbrennen von Stroh und Wolle unterhalb der Hülle wurde der Ballon mit erwärmter Rauchluft angefüllt und losgelassen. Zur größten Freude der Erfinder stieg er etwa 1000 Fuß hoch und fiel eine halbe Meile von seinem Aufgangsort zur Erde. Ein zweiter, am 19. September 1783 in Versailles vor Mitgliedern des Hofes und einer großen Zuschauermenge unternommener Versuch glückte ebenfalls und zog die Aufmerksamkeit der ganzen gelehrten Welt auf sich. Nach seinen Erfindern legte der Volksmund diesen Heißluftballonen den Namen »Montgolfièren« bei.

Gleich nach dem Bekanntwerden des ersten Versuchs der Gebrüder Montgolfier erkannte der französische Physiker Charles, daß nicht der Rauch dem Ballon Steigkraft verleihe, sondern daß die Ursache des Steigens auf die durch die Erwärmung hervorgerufene Verdünnung und Leichtheit der Luft im Ballon zurückzuführen sei. Er kam daher auf den Gedanken, selbständig einen Ballon zu bauen und mit Wasserstoffgas zu füllen, das leichter ist als die Luft. Ein kugelförmiger Ballon aus besonders gedichtetem Seidentaft, mit einer durch ein Netzwerk daran befestigten Gondel aus leichtem Korbgeflecht, sollte durch eine Füllung mit Wasserstoffgas den nötigen Auftrieb erhalten. Nach kurzer Zeit waren die Vorbereitungen beendet; der Erfinder Charles war des Erfolges ganz sicher und hatte bereits verkündet, daß sein Ballon nach der Füllung über alle Teile der Erde fliegen würde. Der französische Minister des Auswärtigen Graf von Vergennes ließ daraufhin die europäischen Staaten auf diplomatischem Wege ersuchen, der Akademie in Paris Nachricht geben zu wollen, falls der Ballon auf ihr Gebiet niederfiele, ja, man schickte in der Angelegenheit sogar einen Unterhändler nach England, mit dem man sich damals im Kriege befand. Am 27. August 1783 fand die erste aller Gasballonfahrten ohne Mitreisende statt. Doch Charles hatte nicht mit der Ausdehnung des Gases in den höheren dünnen Luftschichten gerechnet; der Ballon platzte, als er eine gewisse Höhe erreicht hatte, und fiel eine Meile entfernt in Gonesse nieder. Dort rissen die Bauern den Ballon, den sie für ein Teufelswerk hielten, schon in Stücke, während sich noch die berühmtesten Astronomen Frankreichs bemühten, seine Flugbahn zu beobachten und zu berechnen. Der Versuch wurde aber schon am 11. September 1783 unter Anwendung von Vorsichtsmaßregeln gegen das Zerplatzen des Ballons wiederholt und gelang diesmal besser. Man nannte die gasgefüllten Ballone zum Unterschied von den Montgolfièren nach ihrem Erfinder Charles »Charlièren«.

Montgolfièren und Charlièren suchten sich in der Folgezeit den Rang abzugewinnen. Die Gebrüder Montgolfier ließen in Versailles in Gegenwart des gesamten Hofes einige in einen Käfig gesperrte Tiere eine Luftreise mitmachen, auf der die Tiere wohlbehalten blieben. Nun faßte Pilâtre de Rozier, der Vorsteher des Museums in Paris, den Plan, persönlich mit einer Montgolfière aufzusteigen. Er wies darauf hin, daß es eine Ehre sein müsse, als erster Mensch eine Luftfahrt zu machen, und daß man die Ehre nicht Verbrechern überlassen dürfe, die ursprünglich für die Luftreise bestimmt waren. Auf Verwendung von Marie Antoinette erlangte er schließlich von Ludwig XVI. die Erlaubnis, an Stelle der Verbrecher die Luftreise mitzumachen. Pilâtre bereitete sich darauf durch einige kleine Versuche vor, bei denen der Ballon an einem Seile befestigt war. Am 21. November 1783 stieg er in Begleitung des

Marquis d'Arlandes auf. Ganz Paris und Frankreich, ja die ganze gebildete Welt, beobachteten mit Spannung die erste Auffahrt von Menschen im Ballon. Pilâtre und sein Begleiter kamen nach 25 Minuten Fahrt glücklich wieder auf der Erde an, überschwenglich gefeiert von der Zuschauermenge. Charles sah dem Erfolg mit der Montgolfière nicht untätig zu: er erbat und erhielt die Erlaubnis, mit seiner Charlière noch in demselben Monat vom Garten der Tuilerien aus persönlich auffahren zu dürfen. Die in Gegenwart von etwa 100000 Personen stattfindende Auffahrt, die als die erste regelrechte Gasballonfahrt zu betrachten ist, sollte aber für Charles nicht so glatt verlaufen, denn als er und sein Mitreisender 9 Meilen von Paris landeten, wurde der Ballon durch die Entlastung von dem zuerst aussteigenden Begleiter so plötzlich mit Charles wieder in die Höhe gerissen, daß er in 25 Minuten 13000 Fuß stieg und dann fiel. Das erregte in Charles einen so großen Schrecken, daß er niemals wieder eine Auffahrt unternahm. Durch die Fahrt war aber bewiesen, daß der Gasballon weitere und höhere Reisen machen konnte als die Montgolfièren, und daß er auch nach einer Landung noch gebrauchsfähig blieb.

Alle Welt war, nachdem die ersten Luftballone einige Menschenkinder in die Wolken getragen hatten, von einem Schwindel des Staunens befallen und von der überschwenglichen Hoffnung trunken, daß endlich der kleine Mensch die oft gefabelte Verheißung und das heiß ersehnte Verlangen, wie ein Göttersohn durch die Luft zu fahren, erfüllt und gestillt sehen würde. Pläne von einer regelmäßigen Personenbeförderung, der Fortbewegung von großen Lasten, Mitnahme von Postsendungen durch die Luft usw. spukten in allen Köpfen. Dieser ersten Zeit der Begeisterung darüber, daß den Menschen nun auch das Luftreich zugänglich sei, folgte die Ernüchterung, als man sah, daß die Sache doch nicht so einfach war, wie man geglaubt hatte. Das erste Ballonunglück ereignete sich, als Pilâtre de Rozier und Romaine am 15. Juni 1784 in einer Montgolfière den Kanal überfliegen wollten. Der Ballon geriet in Schwankungen und fing Feuer. Pilâtre und sein Begleiter stürzten aus einer Höhe von 1200 Fuß mit dem brennenden Ballon ab, und ihre Körper wurden auf einem Felsen bis zur völligen Unkenntlichkeit zerschmettert. Als später noch einige Montgolfièren durch Verbrennung verunglückten, wurde die Benutzung von Montgolfièren von Staats wegen ungefähr ein Jahr nach ihrer Erfindung verboten. Die Charlièren behaupteten das Feld.

Mit dem bloßen Auf- und Absteigen und dem hilflosen Flug allein war man indes nicht zufrieden, und bald wurde der Wunsch rege, die Bewegung des Luftballons dem menschlichen Willen unterzuordnen und sich dadurch erst zum wirklichen Herrn der Luft aufzuschwingen. Gelehrte und Laien plagten sich damit ab, ohne etwas zu erreichen. Mangel an richtigem Urteil und Sachkenntnissen waren die hauptsächliche Ursache, daß alle Versuche und Unternehmungen scheiterten und die Anstrengungen erfolglos blieben. Mißerfolge und Enttäuschungen ließen schließlich die Teilnahme an der Sache erlahmen. So wurde denn in der wissenschaftlichen Welt zunächst von weiteren Lenkbarkeitsversuchen abgesehen und die Frage für unlösbar erklärt. Das lenkbare Luftschiff sei eine Unmöglichkeit, hieß es. Man begnügte sich nach wie vor mit dem ziellosen Aufsteigen. Der Ballon wurde nach und nach das, was er bis in die Neuzeit hinein geblieben ist, ein Ausbeutungsgegenstand für solche, die auf Volksfesten und Jahrmärkten Auffahrten veranstalteten und damit von Stadt zu Stadt zogen, um Geld zu verdienen. Erst im Jahre 1804 nutzten wieder französische Gelehrte, so Biot und Gay-Lussac, solche Auffahrten zu wissenschaftlichen Zwecken aus und machten dabei einige nützliche Entdeckungen. Später waren es die Engländer, die zeitweise derartige Aufstiege aus wissenschaftlichen Gründen unternahmen (Welsh 1852 mit Green, Glaisher 1862 und 1863 mit Coxwell). Doch wurde im Vergleich zu den Anstrengungen verhältnismäßig wenig geleistet, weil man, ganz von der Willkür des Luftballons

abhängig, nur imstande war, sich zu erheben, zu sinken und, wenn es gut ging und Windrichtungen und Strömungen es nicht vereitelten, den Ort des Herabkommens annähernd zu bestimmen.

So ging beinahe ein Jahrhundert vorüber, und der Ballon blieb, was er war; die Frage seiner Fortbewegung nach einer beliebigen bestimmten Richtung war noch immer nicht gelöst. Wieder waren es die Franzosen, die den Anstoß dazu gaben, daß sich die Welt wie in den ersten Zeiten der Erfindung mit der Möglichkeit befaßte, den Ballon zu Verkehrszwecken zu verwenden. Es geschah im deutsch-französischen Kriege 1870/71. Als Paris von den Deutschen vollständig eingeschlossen war, kam man nach dem Fehlschlagen verschiedener anderer Pläne auf den Gedanken, den Ballon als Verbindungsmittel mit der Außenwelt zu benutzen. Der Leiter der französischen Postverwaltung, General-Postdirektor Rampont, zog den Gedanken der Postbeförderung durch die Luft sofort in Erwägung. Durch sein tatkräftiges Vorgehen hat die französische Postverwaltung während der Belagerung in ziemlich ausgedehntem Umfang einen Nachrichtenverkehr zwischen der Hauptstadt und den Provinzen durch Luftballone zu unterhalten gewußt. Die Orleans-Bahngesellschaft in Paris stellte die großen Räume ihres Bahnhofs für die Zwecke der Luftschiffahrt zur Verfügung. Rampont stand an der Spitze der Luftunternehmungen. Ihm waren Gelehrte und Beamte beigegeben, um Verbesserungen dieser Luftpost zu beraten und neue Pläne zur Beförderung von Depeschen und Briefen auf dem Luftwege zu prüfen. Unter der Aufsicht der Postverwaltung wurden die Ballone hergestellt, bemannt und abgesandt. Die Rührigkeit und Tätigkeit, die auf diesem Feld in Paris entwickelt wurden, waren in hohem Grade anerkennenswert, wenn man bedenkt, daß die meisten Ballone erst im letzten Augenblick angefertigt und die mit der Leitung und Führung betrauten Männer größtenteils erst in die Luftschiffahrt eingeweiht werden mußten. Zwar konnte nicht alle Tage Post durch Ballone abgesandt werden, trotzdem soll es aber niemals vorgekommen sein, daß Briefe länger als zwei Tage in den Pariser Briefsammelstellen liegenblieben. Auch die Pariser Regierung vertraute diesen Luftposten ihre Briefe und Depeschen an. In den Ballonen mitgenommene Brieftauben waren dazu bestimmt, die Antworten zurückzubringen. Jeder Ballon nahm ungefähr 100 kg Depeschen und Briefe mit. Außer den bemannten Ballonen wurden kleine, aus geöltem Papier hergestellte, unbemannte Ballone, 6 bis 7 m im Durchmesser, die sogenannten ballons libres, abgelassen und mit Postkarten belastet. Im ganzen sind durch die Luftposten damals 2 500 000 Briefe im Gewicht von ungefähr 10000 kg befördert worden. Die Ballonsendungen, meist offene Postkarten, mußten den Vermerk »par ballon monté« tragen; die Gebühr betrug 20 Centimes für je 4 g. Auch Pariser Zeitungen wurden auf die Art ins Land geschickt. Die Pariser zollten dem General-Postdirektor großen Dank für den Eifer, mit dem er diese neue Einrichtung ins Leben gerufen und ausgenutzt hatte. Die Übergabe von Paris machte den ersten Luftposten ein Ende. Auch von Metz aus versuchte man 1870 Ballonposten einzurichten, um Frankreich Lebenszeichen von der dort eingeschlossenen Rhein-Armee zu geben. Hier war es der Genie-Oberst Goulier, der den Gedanken zur praktischen Ausführung zu bringen wußte, Briefsendungen durch Post-Luftballone abgehen zu lassen. Nicht alle von Paris ausgehenden Fahrten verliefen ohne Unfälle. Einige Ballone wurden von den Deutschen abgefangen, andere verunglückten. Von den 65 Fahrten scheint die weiteste, gleichzeitig für die Mitfahrer unglücklichste Fahrt bis nach Port Natal in Südafrika geführt zu haben, wo man seinerzeit die Fetzen eines Ballons im Gebüsch entdeckte. Eine weite, aber ebenfalls unglückliche Fahrt machte ein anderer Ballon, von dem man die Überreste auf Island gefunden hat; mehr vom Glück begünstigt waren die Insassen eines Ballons, die in 15 Stunden von Paris bis Norwegen flogen und dort glücklich landeten.

Die während der Belagerung von Paris unternommenen Fahrten, die das nicht zu unterschätzende Verdienst hatten, der eingeschlossenen Hauptstadt eine Art brieflichen Verkehrs mit der Außenwelt zu ermöglichen, ließen von neuem den Gedanken auftauchen, den Ballon lenkbar zu machen. Seit 1852, in welchem Jahr in Frankreich Giffard einen länglichen Ballon mit einer Dampfmaschine versehen hatte, war bereits durch praktische Versuche einigermaßen erwiesen worden, daß sich ein Ballon in der Luft wohl lenken lassen müsse. Der seit Jahren eingeschlummerte Forschungstrieb, die Luftschiffe zu vervollkommnen, war mit einem Male wieder erwacht. Während man früher Räder, Flügel oder Segel zur Anwendung brachte, um Luftballone zu lenken, wandte sich, seit Ressel die Schiffsschraube erfunden hatte, die Mehrzahl der Erfinder lenkbarer Luftschiffe der Verwendung der Schraube zu. Auch einer der berühmtesten französischen Schiffsbaumeister, zugleich Mitglied der Akademie, Dupuy de Lome, entschloß sich, die Frage des steuerbaren Luftschiffs zu lösen. Auch ihn bewog die große Notlage während der Belagerung von Paris dazu, sich mit der Frage zu befassen. Die französische Regierung stellte ihm einen Betrag von 40 000 Fr. zur Verfügung, damit er seine Pläne zur Ausführung bringen könne. Dupuy erbaute 1872 ein Luftschiff und wandte als Motor zur Bewegung der Schraubenflügel Menschenkraft an; Erfolge hat er damit aber nicht erzielt. Nicht ohne wehmütige Gefühle vermag man heute einen französischen Zeitungsaufsatz aus dem Jahre 1872 zu lesen. Ein Franzose brachte damals, angeregt und berauscht durch die Erfolge der Ballonposten im belagerten Paris, in einer französischen Zeitschrift eine erfundene Depesche vom zukünftigen Kriegsschauplatz des Jahres — 1920, in der er eine Luftschlacht von »Ballon-Linien-Regimentern« schildert. Der Kampf spielt sich zwischen Deutschen und Franzosen ab; die Deutschen werden in diesem Kampfe vernichtet. Man bezeichnete diese Vorausahnung damals als »Luftsiege-Luftschlösser«. Schrieb doch ein militärisches Wochenblatt: »Eine Heerstraße durch die Luft wird wohl so lange eine Chimäre bleiben, als für gewöhnliche Reisezwecke der solide Erdball ausreicht; wo man sich aber des festen Bodens bei Beobachtungen und zur Beförderung von Botschaften nicht bedienen kann, wird der Gebrauch des Ballons von Nutzen sein«.

Während durch Dupuy de Lome in Frankreich praktische Versuche über die Leistungsfähigkeit lenkbarer Luftballone angestellt wurden, war man auch in Deutschland nicht müßig, diese für die Wissenschaft wie für die Erweiterung der Verkehrsmittel im Frieden und im Kriege gleich wichtige Frage der Lösung entgegenzuführen. Hier war es besonders der damalige General-Postdirektor Stephan, der, ebenfalls angeregt durch die Ballonposten in Frankreich, sehr bald die große Bedeutung erkannte, die der Luftverkehr zukünftig haben müsse, und von da ab allen im Luftverkehr auftretenden Neuheiten seine besondere Teilnahme zuwandte. Seinem zielbewußten Vorgehen ist es zu danken, daß Deutschland auf dem Gebiete der Luftfahrt nicht zurückblieb, sondern große Anstrengungen machte, allen Ländern voranzugehen. Er setzte sich mit dem In- und Ausland in Verbindung, beobachtete und verfolgte alle Erfindungen auf diesem Gebiet, um sie u. U. für den Luftpostdienst nutzbar machen zu können. Auch die gelehrte Welt ließ die ihr durch die Belagerung von Paris gegebene Anregung zur Herstellung von lenkbaren Luftschiffen nicht außer acht. Mit großem Eifer fuhr sie fort, die gesammelten Erfahrungen auszubeuten und an der Lösung der damals noch ungeklärten Frage weiterzuarbeiten. Der Krieg von 1870/71 war somit für die Luftfahrt der Ausgangspunkt einer neuen Zeit. So berichtete die »Berliner Börsen-Zeitung« in der Nummer 216 am 11. Mai 1872: »Frankreich, England und Deutschland stehen jetzt gleichzeitig im Begriff, die Anwendung der Luftschiffahrt zu militärischen und in Deutschland auch zu postalischen Zwecken einer erneuten Prüfung zu unterziehen«. Der Große Generalstab in Berlin schrieb im

Mai 1872 an Stephan, es sei ihm bekanntgeworden, daß die Postverwaltung Versuche anstelle, die Luftschiffahrt zu Zwecken der Post zu verwenden; er regte an, mit vereinten Kräften zu arbeiten. Auf Veranlassung der preußischen Regierung wurden von einem Ausschuß von Gelehrten in Berlin unter dem Vorsitz des Professors Helmholtz wissenschaftliche Forschungen über den Luftwiderstand in bezug auf die Lenkbarkeit von Luftfahrzeugen angestellt. Die unter der Leitung von Helmholtz angestellten Versuche zur Lenkbarkeit des Ballons mit der Schraube scheiterten aber. Das im Jahre 1872 aufgestellte Gutachten dieses Ausschusses ging dahin, daß die Lenkbarkeit des Ballons zwar grundsätzlich als ausführbar zu erachten sei, daß aber hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit gegen den Luftstrom nur ganz geringe, überdies mit großen Schwierigkeiten erfüllbare Anforderungen gestellt werden dürften, deren Maß die Verwertung lenkbarer Luftfahrzeuge für praktische Zwecke, namentlich für den Postdienst, sowie in strategischer Beziehung als ziemlich aussichtslos erscheinen ließe. Den Ergebnissen der deutschen wissenschaftlichen Forschung entsprachen im wesentlichen auch die Ansichten erfahrener Fachmänner, u. a. Gaston Tissandiers', der während der Pariser Beagerung als Luftschiffer wertvolle Erfahrungen gesammelt hatte. Tissandiers wies darauf hin, daß sich das prophetische Wort, das seinerzeit Franklin bei den ersten Luftfahrten der Gebrüder Montgolfier ausgesprochen haben soll: »Das ist ein Kind, das zum Mann erwachsen wird«, in der langen Zwischenzeit noch nicht erfüllt habe. In Deutschland mühte sich der Ingenieur Haenlein aus Mainz ab, einen lenkbaren Ballon zu erfinden. 1873 gelang es ihm, in Wien eine Gesellschaft von Geldleuten zusammenzubringen, die nach seinem Vorschlag ein Luftschiff erbauen ließ, das als erstes seiner Art mit einer Gasmaschine zum Antrieb einer Schraube nach Art der damals noch neuen Schiffsschraube versehen wurde. Der Ballon erhielt eine Länge von 50 m, der größte Durchmesser war 9 m. Seine Form war zylindrisch mit abgespitzten Enden. Mitglieder der Wissenschaft und des Gewerbes gehörten der ausführenden Gesellschaft an. Man stellte nach mehreren Versuchen fest: »Die mit dem Haenleinschen Ballon gemachten Versuche hätten über die Wirksamkeit der Luftschraube im Freien jeden Zweifel behoben und mit Sicherheit dargetan, daß die Luftschraube ein passendes Mittel sei, um bei Windstille oder schwachem Wind die horizontale Fortbewegung eines Ballons in der gewählten Richtung zu bewirken. Ob aber die von Haenlein in Anwendung gebrachte Gasmaschine der geeignete Motor zur Bewegung der Luftschraube sei, darüber seien die Meinungen geteilt und die Versuche noch nicht abgeschlossen. Österreichischen Kapitalisten sei es aber zu danken, daß über die Verwendbarkeit der Luftschraube jeder Zweifel geschwunden sei; vielleicht sei die Hoffnung nicht zu kühn, auf der von Haenlein gefundenen Grundlage ein lenkbares Luftschiff herzustellen, das alle Bedürfnisse des Friedens und des Krieges, entsprechend allen Anforderungen der Wissenschaft und des Verkehrs, befriedige«.

Die Haenleinschen Versuche hatte auch Stephan aufmerksam verfolgt. Das deutsche General-Postamt stand sogar in Unterhandlungen mit Haenlein wegen Ankaufs seines Apparats; die Verhandlungen zerschlugen sich jedoch. Stephan sah aber seine Ansicht bestätigt, daß man es beim Luftballon mit einer äußerst ernsten Sache zu tun habe, deren weitere Ausbildung wichtig und dankenswert und schrittweise zu verfolgen sei. Durch die in den Akten des General-Postamts niedergelegten, meist von Stephans Hand herrührenden Aufzeichnungen zieht sich unverkennbar sein Bestreben, die Luftschiffahrt, wenn irgend möglich, für den Betrieb der Postverwaltung dienstbar zu machen. Am 24. Januar 1874 hielt Stephan in der Singakademie zugunsten des »Wissenschaftlichen Vereins zu Berlin« einen Vortrag über »Weltpost und Luftschiffahrt[1])«, in dem er die neuesten

[1]) Weltpost und Luftschiffahrt, Verlag von Julius Springer, Berlin 1874.



praktischen Versuche und Fortschritte eingehend erörterte und sich mit großer Zuversicht über die Zukunft der Luftfahrt aussprach. An den Schluß seines Vortrags stellte er die Worte: »Jenes Gefühl, von welchem der Dichter singt: Doch ist es jedem eingeboren, daß er hinauf und immer vorwärts dringt, wenn über uns, im blauen Raum verloren, ihr schmetternd Lied die Lerche singt! wird nicht immer ein unerfülltes Sehnen der Menschheit bleiben. Unsere Kinder werden seine schöne Verwirklichung erleben und der Früchte derselben sich zur Vervollkommnung ihres Daseins erfreuen«. Die Person Stephans bildete sich zu einem Mittelpunkt der Bestrebungen aus, das lenkbare Luftschiff zu erfinden. Über das General-Postamt ergoß sich eine Flut von Zuschriften der Erfinder des In- und Auslandes, die mehrere Aktenbände füllen. Stephan prüfte persönlich alle Vorschläge in eingehender Weise. Die Erfinder oder solche, die es sein wollten, wünschten in der Hauptsache Unterstützung durch Hergabe von Mitteln zur Ausbeutung ihrer Pläne. Jeder betonte, daß seine Erfindung alles bisher Dagewesene übertreffe. Die verwegensten Vorschläge waren darunter. Als ein besonders bemerkenswertes Beispiel sei erwähnt, daß ein Seiler dem General-Postamt vorschlug, eine Kettenstraße in einer gewissen Höhe in der Luft herzustellen, an der die Luftballone ihren Weg abzufahren hätten. Allen Einsendern gegenüber betonte Stephan, daß die Lösung der Frage hauptsächlich in der Herstellung einer geeigneten Triebkraft-Maschine zu suchen sei, daß es sich also um die Schaffung eines leichten, aber starke Kräfte hervorbringenden Motors handle, der zunächst zu erfinden sei. An diesem Motor mit den entsprechenden Eigenschaften fehlte es aber vorläufig noch. Man kam schließlich zu der Überzeugung, daß von Menschenhand schwerlich eine Maschine zu erbauen sein werde, die allen Launen des Luftmeers die Spitze zu bieten imstande wäre.

Die Wissenschaft ließ sich jetzt aber nicht mehr entmutigen; sie setzte ungeachtet der bisherigen geringen Erfolge die begonnenen Versuche mit rastlosem Eifer fort. Das erste Luftschiff, das einen wirklichen Erfolg aufzuweisen hatte, war ein von den französischen Offizieren Krebs und Renard (1884/85) hergestellter, mit Luftschrauben bewegter Ballon in Zigarrenform. Er konnte so gut gesteuert werden, daß er tatsächlich den Eindruck eines lenkbaren Luftschiffs machte. Allein das Lenken war nur bei Windstille möglich. Die durch die Schraube erreichte Geschwindigkeit blieb weit hinter der eines mäßigen Windes zurück, so daß der Ballon selbst bei geringer Luftbewegung die Beute des Windes wurde und für praktische Zwecke nicht verwendbar war. Die Gründe für die langsame Entwicklung der Luftfahrt lagen zum Teil in der großen Schwierigkeit, nur in den Grundgedanken wurzelnde Entwürfe praktisch auszuführen. Die Kosten für die Herstellung der Luftschiffe usw. selbst wie der Baulichkeiten, die zu den verschiedenen Vorversuchen gebraucht wurden, waren so bedeutend, daß es den Erfindern in den meisten Fällen nicht möglich war, das Zutreffen ihrer Voraussetzungen zu erproben oder auf Grund der Versuchsergebnisse weitere Verbesserungen vorzunehmen, um mit abgeschlossenen Arbeiten vor die Öffentlichkeit treten zu können. Inzwischen beschränkte man sich für praktische Zwecke darauf, die Herstellung von frei vor dem Winde treibenden, d. i. nicht lenkbaren Luftballonen, unter Benutzung der bisher gemachten Erfahrungen zu vervollkommnen sowie die Ausbildung der für den Ballondienst erforderlichen Arbeitskräfte zu fördern. Der Erdensohn hing also nach einem Jahrhundert Luftfahrt noch immer als Ballast an der großen leichten Gasluftblase und wurde willenlos vom Winde getrieben.

Erst im Jahre 1887 bereitete sich ein vollständiger Umschwung vor; der Benzinmotor war erfunden, der bei genügender Leichtheit starke Kräfte hervorzubringen imstande war, und nun setzten neue tatkräftige Bemühungen ein, den Ballon mit Hilfe der neuen Erfindung lenkbar zu machen. 1895 tritt zum ersten Male der General Graf Zeppelin mit seinem Plan vor die Öffentlichkeit, ein lenk-

bares Luftschiff zu bauen. Obgleich man seiner Erfindung zunächst mißtrauisch gegenüberstand, gelang es ihm im Jahre 1898 dennoch, sein erstes großes Luftschiff zu bauen. Es bestand aus einem starken Aluminiumgerippe, war 128 m lang und faßte 11 300 cbm Wasserstoffgas. Das war eine Größe, wie sie die Luftfahrt bei ihren Fahrzeugen bisher nicht gekannt hatte. Zum Antrieb der Schrauben wurden mehrere leichte Benzinmotoren verwendet; auch verschiedene neue Gedanken brachte Zeppelin zum ersten Male zur Ausführung, z. B. die Einteilung des Ballons in eine Anzahl von Zellen usw. An der Stelle mag erwähnt werden, daß bereits im Jahre 1852 der praktische Arzt Dr. Ludwig Mertens in Berlin einen Vorschlag veröffentlicht hatte, der die Einteilung des Luftschiffs in Zellen zur Anwendung bringen wollte. Ein Abdruck seiner Flugschrift war von Mertens auch dem General-Postamt eingereicht worden. Ausgeführt wurde der Vorschlag damals nicht; er hätte auch kaum Erfolg gehabt, da die vorgesehene Bewegung der Schraube durch Menschenkraft zur Fortbewegung des Luftschiffs nicht ausreichend gewesen wäre. Immerhin ist der Mertenssche Vorschlag aber der Erwähnung wert, weil er eine große Ähnlichkeit mit den späteren Zeppelinschen Plänen hat. Am 2. Juli 1900 unternahm Zeppelin seinen ersten Aufstieg mit dem nach ihm benannten Luftschiff. Wenn auch die ersten Versuche noch keine voll befriedigenden Ergebnisse aufweisen konnten, so kam es doch allen Beteiligten klar zum Bewußtsein, daß man der Lösung der Frage mit Riesenschritten entgegenging. Von nun an beginnt der Siegeszug des lenkbaren Luftschiffs, den im einzelnen zu verfolgen, hier zu weit führen würde.

Neben den Bemühungen auf aerostatischem Gebiet, den Ballon lenkbar zu machen, waren von den Erfindern aber die aerodynamischen Bestrebungen nicht aufgegeben worden. Die Akademie der Wissenschaften zu Paris schrieb 1874 einen Preis von 3000 Fr. aus für die beste Abhandlung über den Flug der Vögel. Bei keinem von der Akademie bis dahin ausgesetzten Preise waren jemals Arbeiten in ähnlicher Menge eingesandt worden, wie sie nun in übergroßer Anzahl zusammenströmten. Ein Beweis, welche außerordentlich große Teilnahme die älteste Flugfrage immer noch in den Köpfen der Erfinder erregte. Man beobachtete den Flug der Vögel und zerbrach sich den Kopf, es ihnen gleichzutun. Man forschte nach einem einfachen Mittel, Flügel so rasch zu bewegen, wie ein Vogel, eine Fliege es tut. Man versuchte, die Anzahl Flügelschläge bei den Insekten festzustellen, was mit Hilfe des während des Fliegens hörbaren summenden Tones gelang. Durch die bewegten Flügel wird die sie umgebende Luft in Schwingungen gesetzt, deren Anzahl sehr bedeutend ist, so daß sie von dem Ohre als summender Ton wahrgenommen werden. Bei einer Stubenfliege hat man den Ton, der sich bei raschem oder langsamem Fliegen, Erheben oder Niedersinken nur wenig ändert, auf dem Klavier aufgesucht; es war e. Und diesem Ton entsprechen 156 Doppelschwingungen in der Sekunde. Die Insekten tragen demnach hauptsächlich durch die ganz ungeheure Schnelligkeit der Flügelbewegung ihren verhältnismäßig schweren Körper durch die Luft. Welch außerordentlich starke Muskelkraft im Verhältnis zur Kleinheit des Körpers muß also bei einer Fliege, bei einer Biene usw. in Wirksamkeit treten. Alle Beobachtungen versuchte man bei der Lösung des aerodynamischen Flugrätsels nutzbar zu machen. Selbst das größte Flugtier, das jemals in der Vorwelt auf der Erde gelebt hat, der Pterodactylus ornithostoma, mit seinen fledermausartigen Hautflügeln von 15 m Spannweite, entging nicht dem vergleichenden Spürsinn der Erfinder. Alle möglichen Arten von Flugmaschinen waren im Laufe der Jahrhunderte aufgetaucht und als nicht brauchbar wieder verworfen worden. Flügelflieger, Drachenflieger usw., alles war schon einmal dagewesen, und Fachmänner und Laien mühten sich nach wie vor ab, der Natur das Geheimnis zu entreißen, den Vögeln oder Insekten ihre Kunst abzulauschen, um dann so wie diese fliegen zu können. Die Anzahl der verfehlten Pläne war ohne Maßen.

Erst dem Berliner Otto Lilienthal gelang es, in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts den aerodynamischen Flugversuchen neue Wege zu weisen. Er durchflog mit seinem Flugzeug, aus 30 m Höhe herab, ohne weitere Arbeitsleistung als mit dem freien Fall gegen den Wind, Strecken von 200 bis 400 m Länge. Er erkannte, daß eine mechanische Kraft, ein Motor, unumgänglich nötig sei, um längere Flüge zu erzielen. Leider verunglückte Lilienthal bei einem Kunstflug am 9. August 1896 bei Rathenow. Es ist das Schicksal vieler wichtiger Erfindungen, daß ihre Bedeutung erst spät allgemein erkannt wird. So war die Teilnahme für die Fliegerei damals zwar allgemein, aber der Glaube fehlte, und in solchem Sinne wurden auch die Versuche Lilienthals bewertet. Die Grundsätze, die Lilienthal aufgestellt hatte, wurden erst später bahnbrechend auf dem Gebiete des mechanischen Fluges. Seine Arbeiten über das Gleitfliegen bildeten den Ausgangspunkt für weitere ähnliche Versuche, aus deren Ergebnissen das Drachenflugzeug entstand. Die Gebrüder Wright (Amerika), denen 1903 der erste Flug mit einem durch Benzinmotoren angetriebenen Flugzeug gelang, haben anerkannt, daß sich ihre Erfolge auf den Arbeiten Lilienthals aufbauen. Nachdem die ersten Erfolge im mechanischen Flugwesen errungen waren, ging es mit dem Fliegen schnell vorwärts. Aus den schwerfälligen häßlichen Kasten, mit denen der erstaunten Welt gezeigt wurde, daß nicht allein der Ballon »leichter als die Luft«, sondern auch ein Apparat »schwerer als die Luft« fliegen könne, ist heute, also innerhalb einer verhältnismäßig kurzen Frist, eine zierliche leichte Flugmaschine entstanden, bei deren Anblick sich beim Beschauer, sieht er sie in den Wolken ihre Kreise ziehen, manchmal Zweifel ergeben, ob es ein Flugzeug oder ein wirklicher Vogel ist, der dort in den Lüften schwebt.

Trotz aller Erfolge auf aerostatischem wie aerodynamischem Gebiet hatte die Luftfahrt für Postzwecke jedoch bis dahin noch keine Bedeutung erlangt. Am 10. Juli 1909 wurde in Frankfurt (Main) eine zwischenstaatliche Luftschiffahrts-Ausstellung eröffnet, die den Zweck verfolgte, der Öffentlichkeit zum ersten Male ein klares und umfassendes Bild von der Entwicklung und dem damaligen Stande der Luftschiffahrt zu geben. Alle bekannten Arten von Luftfahrzeugen, Zeppelin, Parseval usw., waren vertreten. Mit besonderer Spannung wurde damals den Versuchen des Fliegers Euler[1]) entgegengesehen, der größere Flüge mit seinem Flugapparat unternehmen wollte. Vom 26. September bis 3. Oktober 1909 fand bei Berlin die erste Flugwoche auf dem Flugfeld in Johannisthal statt. Postbeförderungen kamen bei diesen Unternehmungen noch nicht in Frage.

Im August 1911 erschien in den Zeitungen die Nachricht von der Einrichtung der ersten regelmäßigen europäischen Flugpost. Vom 1. September an sollte täglich von dem Aerodrom in London ein Flieger mit seiner Flugmaschine nach Windsor fahren, um hier Postsäcke mit Briefen abzuliefern. Der König hatte erlaubt, daß der fliegende Briefträger im Windsor-Park landete. Der Flugpostdienst war von privater Seite eingerichtet; mit dem Postminister wurde ein regelrechter Vertrag abgeschlossen. Große Anschlagzettel kündeten die Einzelheiten der neuen »Aerial-Post« an. Zur Beförderung wurden nur von der Gesellschaft ausgegebene Ansichtskarten oder Briefe zugelassen. Sie mußten in Umschläge eingeschlossen sein, die von der Gesellschaft zum Preise von 1 Schilling und 1 Penny abgegeben wurden. Nach dem Abkommen mit der Postverwaltung sollten alle Sendungen außer dem gewöhnlichen Poststempel einen besonderen Aufdruck erhalten, der die stolzen Worte enthielt: »Erste Luftpost des Vereinigten Königreichs«. Eine Verantwortlichkeit für Beschädigung, Verspätung oder Verlust der aufgegebenen Sendungen wurde nicht übernommen. Die deutsche Postverwaltung war von dem englischen Luftunternehmen zur Teilnahme an der Eröffnung des Betriebs der ersten Flieger-

[1]) Jetzt Staatssekretär des Reichsamts für Luft- und Kraftfahrwesen.



post nach London eingeladen. Sie konnte der Einladung zwar nicht nachkommen; doch erregte die Nachricht naturgemäß ihre starke Teilnahme, und das General Post Office in London wurde um Auskunft über die Erfahrungen ersucht. In dem Antwortschreiben teilte das General Post Office mit, daß die sogenannte Flugpost nur ein einziges Mal verkehrt habe, daß die ganze Sache keinen wissenschaftlichen Wert besitze, sondern im Gegenteil den Beweis erbracht habe, daß das Flugzeug praktisch vorläufig als ordentliches Beförderungsmittel noch nicht zu verwenden sei. Obwohl diese amtlichen Angaben den so geräuschvoll angekündigten Luftpostdienst zu einer kurzlebigen Absonderlichkeit herabminderten, beanspruchten die englischen Zeitungen doch für Großbritannien den Ruhm, als erstes Volk die Flugmaschine in den Dienst der Post gestellt zu haben.

Für das deutsche Postwesen sollte das Jahr 1912 insofern besonders denkwürdig werden, als in ihm zum ersten Male Postsendungen in größerer Zahl durch die Luft befördert werden konnten. Zuerst unternahmen im Februar 1912 Privatflieger der Gradewerke einige Flüge zwischen Bork (Bahnhof) und Brück (Mark), wobei sie Postsachen mitbeförderten, die sie bei dem Postamt in Brück zur Weiterbeförderung einlieferten. Gelegentlich einiger am 19. Mai 1912 zwischen Mannheim und Heidelberg veranstalteter Schauflüge gestattete die Postverwaltung, daß gewöhnliche Briefpostsendungen befördert werden durften, und daß die Sendungen mit nachstehenden Aufgabestempeln je nach der Richtung bedruckt wurden:

Flugpost Mannheim-Heidelberg
(Tagesangabe)
oder
Flugpost Heidelberg-Mannheim
(Tagesangabe).

Eine besondere Luftpostmarke wurde nicht ausgegeben. Bei der Genehmigung war von der Postverwaltung zur Bedingung gemacht worden, daß die für die Flugpost bestimmten Sendungen auch wirklich mit den Luftfahrzeugen Beförderung erhielten. Leider wurde der Bedingung nur sehr unvollkommen entsprochen. Von etwa 35000 eingelieferten Sendungen konnten nur 2900 Stück wirklich durch die Luft befördert werden, die übrigen mußten auf dem gewöhnlichen Wege weitergeleitet werden. Zur Förderung der deutschen Luftschiffahrt gestattete die Postverwaltung ferner im Mai 1912 der Deutschen Luftschiffahrts-Aktien-Gesellschaft Frankfurt (Main), Zweiganstalt in Friedrichshafen (Bodensee), widerruflich, daß an Bord ihrer Luftschiffe Postbetriebsstellen für die Annahme und Bearbeitung der von Mitfahrern der Luftschiffe während der Fahrt innerhalb Deutschlands aufgelieferten gewöhnlichen Briefe und Postkarten von postordnungsmäßiger Beschaffenheit eingerichtet, und daß die Sendungen mit einem besonderen, die Art der Beförderung kennzeichnenden länglichen Aufgabestempel bedruckt wurden. Der Stempel trug die Inschrift: »Luftpost (Name des Luftschiffs und Tagesangabe)«. Zur Freimachung der Sendungen wurden gewöhnliche Postwertzeichen benutzt. Alle Sendungen waren ohne besonderen Flugzuschlag der Ferngebühr unterworfen; Einschränkungen für den Orts-, Nachbarorts- und ausländischen Grenzverkehr fanden nicht statt. Die Wahrnehmung des Postdienstes geschah ausschließlich auf Kosten und Gefahr der Unternehmerin. Bei der Landung der Luftschiffe gingen die Luftpostsendungen nach der Übergabe an die Orts-Postanstalten in den gewöhnlichen Postverkehr über. Dieser Luftpostdienst wurde von Personen ausgeübt, die zur Bemannung der Luftschiffe gehörten; Beamte der Reichspost hatten damit keine Befassung. Die Einrichtung diente also ausschließlich der Bequemlichkeit der Luftreisenden, fand auch Anklang, hatte aber keine Bedeutung für den allgemeinen Verkehr. In der Weise wurde der Luftpostdienst auf den Luftschiffen »Schwaben«, »Viktoria Luise« und »Hansa« während der Sommermonate 1912 aufrechterhalten.

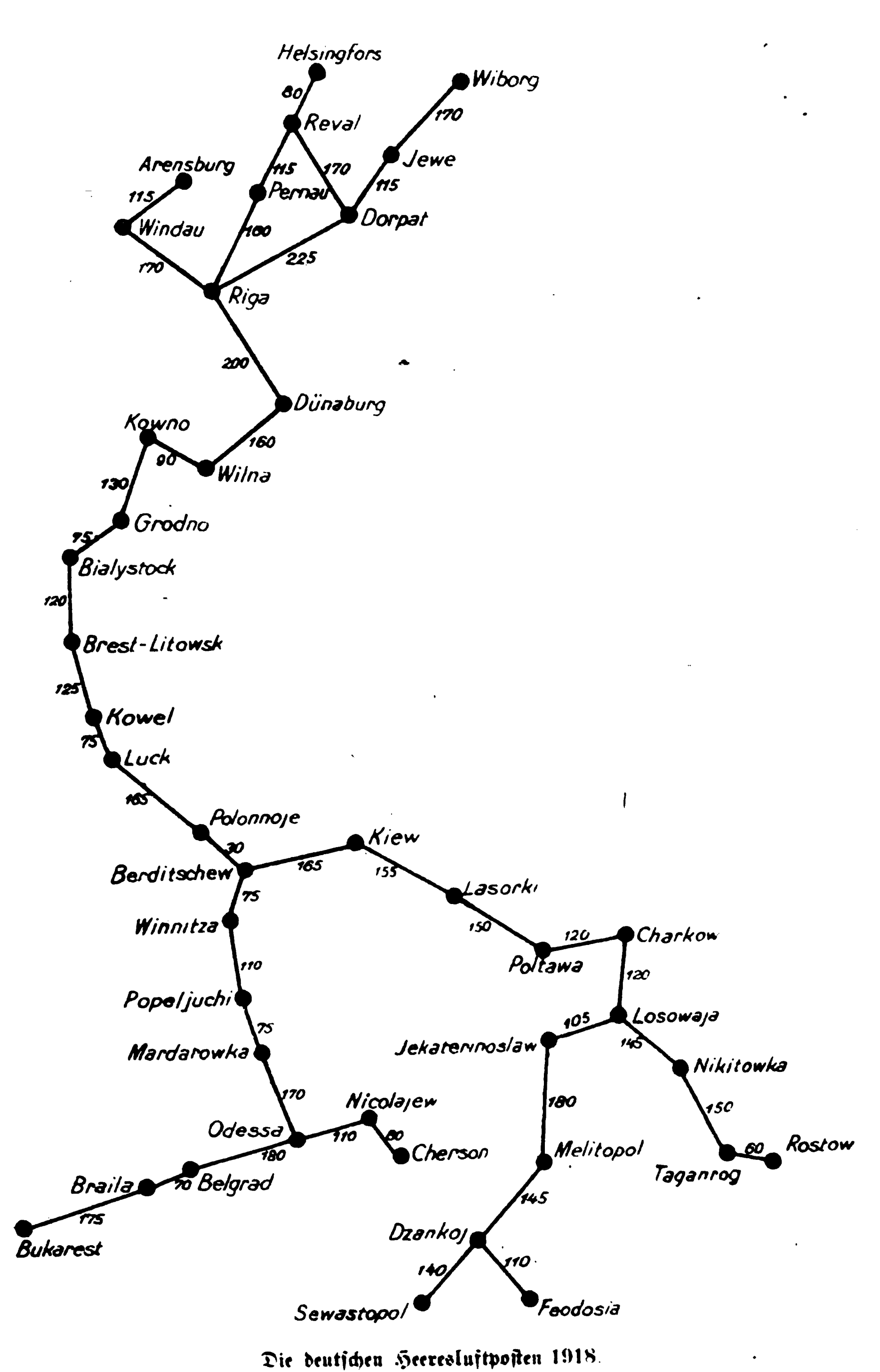
Vom 9. bis 23. Juni 1912 fand in Darmstadt eine sogenannte Postkartenwoche zum Besten der Mutter- und Säuglingsfürsorge in Hessen statt. Um die Teilnahme der Einwohnerschaft für den guten Zweck zu heben, wurde die Einrichtung einer Luftpostverbindung zwischen den Städten Frankfurt (Main), Offenbach (Main), Darmstadt, Worms und Mainz in Aussicht genommen. Die Beförderung der aufgelieferten Luftpostsendungen erfolgte durch den Zeppelin-Luftkreuzer »Schwaben«. Die Sendungen erhielten den Abdruck eines für den Zweck besonders hergestellten Aufgabestempels »Flugpost am Rhein und Main« mit dem Namen der betreffenden Stadt und der Tagesangabe. Außer der gewöhnlichen Postfreimarke mußten die Sendungen mit einer von der Zentrale für Mutter- und Säuglingsfürsorge ausgegebenen besonderen Luftmarke versehen werden. Durch Unachtsamkeit wurden anfangs nicht allein die Postfreimarken, sondern auch die Luftmarken mit dem besonderen Luftpoststempel bedruckt. Nachdem dies zur Kenntnis der Postbehörde gekommen war, wollte man das unzulässige Verfahren einstellen; auf Verwendung der Schützerin des Unternehmens, der Großherzogin von Hessen, wurde jedoch in der Erwägung, daß ein Verbot den Erfolg des Unternehmens gefährdet hätte, ausnahmsweise gestattet, das bisherige Verfahren — Abstemplung der amtlichen Postfreimarke und der Luftmarke — bis zum Schluß der Unternehmung beizubehalten. Obgleich den Privatmarken ein eigentlicher Sammelwert nicht beiwohnt, sind sie durch die amtliche Abstemplung doch zu einer willkommenen Beute der Briefmarkensammler geworden. Der Austausch der Säcke mit Luftpostsendungen an und von Bord der »Schwaben« gestaltete sich damals an den Unterwegsorten ziemlich schwierig. Die Aufnahme der Briefbeutel erfolgte mit einem Seil und nahm geraume Zeit in Anspruch. Einfacher ging das Abgeben der vom Luftschiff mitgebrachten Posten vor sich. Die Beutel wurden an Fallschirmen abgeworfen, doch war dies auch nicht ganz ungefährlich; es kam einige Male vor, daß ein Fallschirm riß und die Briefsäcke aus beträchtlicher Höhe zur Erde fielen. Neben dem Luftschiff »Schwaben« wurden auch noch Luftpostsendungen durch die Eulersche Flugmaschine »Gelber Hund« befördert. Der Flieger hielt damals die festgesetzte Fahrzeit genau inne; er legte die 27 km lange Strecke von Frankfurt (Main) nach Darmstadt in 14 Minuten zurück. Die Gesamtauflieferung an Luftpostkarten betrug bei dem beschriebenen Luftpostunternehmen rund 460 700 Stück. Am 30. Juni 1912 veranstaltete die Ortsgruppe Pforzheim des Deutschen Luftflottenvereins Schauflüge und erhielt von der Postverwaltung für den Tag die Genehmigung zur Einrichtung einer Flugpost von Pforzheim nach Karlsruhe (Baden). Ein besonderer Aufgabestempel mit der Inschrift »Flugpost Pforzheim—Karlsruhe (Tagesangabe)« wurde hergestellt. Dem Flieger gelang es jedoch nicht, die aufgelieferten und mit dem Flugpoststempel bedruckten Sendungen nach Karlsruhe zu befördern; die Sendungen mußten auf dem gewöhnlichen Wege nach ihrem Bestimmungsort geleitet werden. Eine weitere Luftpostbeförderung wurde aus Anlaß der Sammlungen für die Nationalflugspende vom 13. bis 26. Oktober 1912 zwischen Frankfurt (Main) und Wiesbaden eingerichtet, wobei das Zeppelin-Luftschiff »Viktoria Luise« und einige Flieger die Beförderung übernehmen sollten. Zur Abstemplung wurde ein besonderer Aufgabestempel mit der Inschrift »Frankfurter Luftpost (Tagesangabe)« verwendet. Die von den Veranstaltern gehegten Erwartungen hinsichtlich der Einnahmen bei dem Unternehmen erfüllten sich jedoch nicht; der Erfolg war als mäßig zu bezeichnen. Im ganzen wurden ungefähr 20 000 Luftpostkarten abgesetzt und durch die Luft befördert.

Die Erfahrungen, die bei den vorstehend beschriebenen Einzelunternehmungen gemacht wurden, zeigten, daß insbesondere bei Flugmaschinen, die damals den Wechselfällen der Witterung mehr als die Luftschiffe unterworfen waren, Vorsicht geboten und ihre Verwendbarkeit zur regelmäßigen Postbeförderung noch keineswegs gewährleistet war. Im nächsten Jahre (1913) wurde vom Vaterländischen Frauen-

verein, Ortsgruppe Düsseldorf, aus Anlaß eines Kinderhilfstages eine Luftpostbeförderung mit Genehmigung der Postverwaltung eingerichtet. Ein besonderer Aufgabestempel „Luftpost am Rhein, Düsseldorf (Tagesangabe)“ wurde zur Abstemplung der Sendungen hergestellt. Die Beförderung der Karten fand am 22. April 1913 in vier Briefbeuteln durch das Militärluftschiff Z II statt. Eine weitere Luftpostbeförderung wurde am 11. Mai 1914 zwischen Dresden und Leipzig von der städtischen Flugplatzleitung Dresden zu wohltätigen Zwecken veranstaltet. Auch hier waren besondere Stempel angefertigt, die die Aufschrift „Flugpost Dresden—Leipzig (Ortsname, Tagesangabe)“ trugen. Die Luftpost von Dresden nach Leipzig umfaßte sieben Beutel im Gesamtgewicht von 131 kg mit 32 605 Luftpostkarten, während von Leipzig nach Dresden 11 314 Luftpostkarten im Gewicht von 60½ kg zu befördern waren. Gelegentlich der am 17. Mai 1914 in Mannheim stattfindenden Schauflüge fand eine Luftpostbeförderung statt, bei der zur Beförderung mit Flugzeug nach Speyer eingelieferte und mit dem Aufgabestempel „Flugpost Mannheim—Speyer (Tagesangabe)“ bedruckte Sendungen befördert wurden.

Der Ausbruch des Weltkrieges im August 1914 ließ wie viele andere Dinge auch die Luftpostbeförderung einstweilen in den Hintergrund treten. Während des Krieges zeigte sich aber, daß das Flugzeug als Mittel zur Überbringung von Nachrichten aus und nach entlegenen und auf gewöhnlichen Wegen schwer erreichbaren Gegenden eine große Rolle spielen konnte. So schuf die deutsche Heeresverwaltung in Rußland eine Luftverbindung, die zunächst nur für militärische Zwecke gedacht war, später aber zur Übermittlung von Postsendungen mitbenutzt wurde. Zunächst nur für den Verkehr zwischen Brest-Litowsk und Kiew eingerichtet, konnte die Luftpostverbindung schließlich derart ausgebaut werden, daß die Heeresverwaltung 1918 in Rußland über ein Luftpostnetz von Helsingfors bis zur Krim verfügte (s. das nachstehende Kartenbild). Die Heeresluftpost verkehrte zwar nicht täglich; sie hatte aber doch verhältnismäßig gute Ergebnisse.

Mitte 1917 begann die deutsche Reichs-Postverwaltung sich wieder eingehender mit der künftigen Verwendungsmöglichkeit von Flugzeugen für die Postbeförderung zu beschäftigen. Sie trat mit der Inspektion der Fliegertruppen in Berlin in Verbindung und erhielt von ihr die Zusage auf Stellung von Flugzeugen und Führern zur Vornahme regelmäßiger Luftpostversuche. Vom 15. Februar bis 15. Juni 1918 sind darauf zwischen Berlin und Cöln mit Zwischenlandung in Hannover regelmäßige Postflüge ausgeführt worden. Zunächst wurden statt der Briefposten mit altem Zeitungspapier gefüllte Säcke mitgegeben. Das Ergebnis hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Betriebs war aber ungünstig; nur in etwa 25 v H der Fälle konnte der Flugplan über die ganze Strecke durchgeführt werden. Das wenig ermutigende Ergebnis ließ sich zum Teil darauf zurückführen, daß die Fliegertruppe der Postverwaltung zur Ausführung der Postflüge nicht die beste Auswahl an Flugzeugen und Führern zur Verfügung stellen konnte. Nach den damaligen Erfahrungen mußte die Reichs-Postverwaltung davon absehen, den flugtechnischen Teil des Luftpostverkehrs in eigenen Betrieb zu übernehmen; sie erklärte sich aber bereit, privater Unternehmungslust durch Mitgabe von Postsendungen Förderung angedeihen zu lassen, soweit es die Verkehrsverhältnisse vorteilhaft erscheinen ließen. Demgemäß wurde, als die Deutsche Luft-Reederei G. m. b. H. in Berlin als erstes Luftverkehrsunternehmen aus Anlaß der Tagung der Nationalversammlung am 1. Februar 1919 eine Flugverbindung zwischen Berlin und Weimar einrichtete, der Gesellschaft auf ihren Antrag vom 5. Februar 1919 an die Beförderung von Luftpostbriefen und -zeitungen zwischen Berlin und Weimar mit späterer Einschaltung von Leipzig zunächst versuchsweise übertragen. Die Postverwaltung schloß mit der Reederei ein Übereinkommen mit täglichem Rücktrittsrecht ab, nach dem die Unternehmerin sich verpflichtete, täglich zu bestimmten Zeiten Flugzeuge von Berlin-Johannisthal nach Weimar und umgekehrt von Weimar nach Berlin-



Die deutschen Heeresluftposten 1918.

(Zahlen: km)

Johannisthal fliegen zu lassen, soweit nicht ungünstiges Wetter den Flug verhinderte. Die Reederei hatte eine Anzahl von geeigneten Flugzeugen und gute Führer bereitzustellen, so daß, abgesehen von etwaiger Behinderung durch das Wetter, ein regelmäßiger Flugdienst gesichert erschien. Die Reederei verpflichtete sich ferner, u. A. durch Einstellung mehrerer Flugzeuge, alle Zeitungen und Briefe zu befördern, die ihr von der Postverwaltung $^{3}/_{4}$ Stunden vor der Abfahrtszeit übergeben würden, und für die Beförderung der Postsendungen zwischen Flugplatz und Flug-Postanstalt auf ihre Kosten zu sorgen. Die Unternehmerin hatte so früh wie möglich, spätestens aber 1 Stunde vor der planmäßigen Abfahrtszeit, die Flug-Postanstalt zu benachrichtigen, ob der Flug sicher, wahrscheinlich oder keinesfalls stattfinden würde. Den Verkehr vermittelten leichte Flugmaschinen, die im Krieg als Aufklärungsflugzeuge gedient hatten und mit ihren 200pferdigen Motoren eine Stundengeschwindigkeit von durchschnittlich 150 km erreichten. Mit den Maschinen konnte die 250 km lange Strecke Berlin–Weimar in 2 Stunden zurückgelegt werden. Schon im März 1919 gelangte die zweite Luftpostlinie Berlin–Hamburg, während der Badezeit bis Westerland verlängert, zur Eröffnung, und als dritte Linie wurde am 15. April das rheinische Industriegebiet an das Luftpostnetz angeschlossen, indem die Städte Berlin, Hannover, Gelsenkirchen, mit späterer Einschaltung von Braunschweig, durch Luftposten Verbindung erhielten. Bald darauf konnten weitere Linien nach Warnemünde und Swinemünde eingerichtet werden, die Linie Berlin–Stralsund–Rügen war in Vorbereitung.

Sogleich bei Beginn der ersten regelmäßigen Luftpostverbindungen erließ die Reichs-Postverwaltung Bestimmungen für die neue Beförderungsart, die im wesentlichen hierunter mitgeteilt werden, inzwischen aber durch die nachstehend ebenfalls angegebenen neuen Vorschriften zum Teil überholt sind.

Die Luftpostbriefe mußten vom Absender freigemacht sein; nicht oder ungenügend freigemachte Briefe wurden mit der Luftpost nicht befördert, sondern an den Absender zurückgegeben, der auf der Sendung besonders anzugeben war. Die bestehenden Portofreiheiten galten nicht für die Sendungen. Die Gebühr, einschließlich der Gebühr für die Eilbestellung am Bestimmungsort, war für Briefe im Gewicht bis 20 g auf 1 ℳ, für solche über 20 bis 250 g auf 1 ℳ 50 Pf. festgesetzt. Im übrigen unterlagen die Sendungen den allgemeinen Vorschriften der Postordnung. Auf der Aufschriftseite mußten sie mit dem Vermerk »Durch Flugzeug. Durch Eilboten.« als Flugpostsendung gekennzeichnet sein. Die Luftpost-Aufgabestempel, die anfangs für die ersten Strecken eingeführt waren, wurden später wieder abgeschafft; man entschloß sich, statt der Sonderstemplung besondere Luftpostmarken auszugeben. Für die Beförderung der Briefsendungen erhielt die Deutsche Luft-Reederei für jeden Brief bis zum Gewicht von 20 g 50 Pf., für jeden Brief über 20 bis 250 g 1 ℳ. Zur Luftpostbeförderung wurden auch Zeitungen zugelassen, die die Verleger als Stücke für gewonnene Bezieher bei der Postverwaltung anzumelden hatten. Die Postverwaltung erhob die gesetzliche Zeitungsgebühr und die für Zeitungen nach Art der Bahnhofsbriefe festgesetzte Sondergebühr von 12 ℳ monatlich. Die Festsetzung einer weiteren Gebühr für die Luftbeförderung der Zeitungen wurde der Luft-Reederei überlassen mit der Einschränkung, daß dies nur nach wirtschaftlich-sachlichen Grundsätzen zu geschehen habe.

Somit war ein ständiger deutscher Luftpostdienst eingerichtet, der günstige Zuverlässigkeitsergebnisse aufzuweisen hatte. Die Benutzung der Luftpostlinien durch die Bevölkerung ließ aber viel zu wünschen übrig. Fahrten, bei denen nur 1 kg Luftpost, ja oft nicht eine einzige Sendung mitgeführt wurde, waren keine Seltenheiten. Anscheinend zog die Öffentlichkeit die billigere Beförderung durch die Bahnpost der teureren und zudem nicht so sicheren Luftpostbeförderung vor. Um den Ausbau des Luftverkehrsnetzes zu fördern und das neue Verkehrsmittel in möglichst weitem Um-

fang der Allgemeinheit dienstbar zu machen, ließ die Postverwaltung eine Reihe von Erleichterungen in den Versendungsbedingungen eintreten. Zunächst wurde der Freimachungszwang aufgehoben. Im Juni 1919 ging man daran, die Gebühren für Luftpostsendungen erheblich herabzusetzen. Gleichzeitig konnte der Kreis der zur Luftbeförderung zugelassenen Sendungen bedeutend erweitert werden: es war von nun an gestattet, gewöhnliche und eingeschriebene Postkarten und Briefe sowie Pakete und Zeitungen auf dem Luftweg befördern zu lassen. Die Annahme von Luftpostsendungen wurde auf alle Reichs-Postanstalten ausgedehnt, wobei es gestattet war, gewöhnliche Briefe und Karten durch die Briefkasten einzuliefern. Nach den verbilligten, noch heute gültigen Gebührensätzen ist außer der gesetzlichen Postgebühr eine besondere Fluggebühr zu entrichten. Sie beträgt für Briefe im Gewicht bis 20 g 10 Pf.,
über 20 » 50 g 40 » ,
» 50 » 100 g 80 » ,
» 100 » 250 g 120 » .
Wird Einschreibung oder Eilbestellung gewünscht, so sind die dafür geltenden postordnungsmäßigen Gebühren besonders zu zahlen. Für Postkarten beträgt der Flugzuschlag 10 Pf. Nicht oder unzureichend freigemachte Luftpostkarten und Luftpostbriefe sind mit den für Postkarten und Briefe festgesetzten bestimmungsmäßigen Zuschlägen zu belegen und entsprechend zu behandeln. Portofreie Briefe und Postkarten sind von der Luftpostbeförderung ausgeschlossen. Für Pakete (bis zum zulässigen Meistgewicht von 20 kg) sind die Gebühren wie für ein dringendes Paket zu erheben, dazu tritt eine Fluggebühr von 5 *M* für jedes angefangene Kilogramm. Für die Flugpakete, für die im übrigen die für dringende Pakete erlassenen Postordnungsbestimmungen anzuwenden sind, ist Freimachungszwang vorgeschrieben. Die größte Ausdehnung der Luftpostpakete ist auf 60 cm in jeder Richtung (Höhe, Breite, Länge) beschränkt; außerdem sind, entsprechend der für Briefe und Postkarten getroffenen Anordnung, portofreie Pakete zur Luftpostbeförderung nicht zugelassen. Damit die Paketkarte nicht später als das Luftpostpaket am Bestimmungsort eintrifft, ist die von der Versendungsart der gewöhnlichen Paketkarten abweichende Bestimmung getroffen worden, daß sie haltbar am Luftpostpaket zu befestigen, mit diesem auf dem Luftwege zu befördern und erst am Bestimmungsort abzunehmen ist. Alle Luftpostsendungen müssen die Aufschrift »Durch Flugpost« oder »Durch Luftpost« tragen. Die bei den Postanstalten aufkommenden Luftpostsendungen werden mit den schnellsten Beförderungsmitteln der nächsten in Frage kommenden Flug-Postanstalt zugeführt, von wo die Weiterbeförderung mit den bestehenden Luftverbindungen erfolgt. Über die letzte Flug-Postanstalt hinauszuleitende Luftpostsendungen müssen gleichfalls mit den schnellsten Beförderungsmitteln weitergesandt werden. Am Bestimmungsort werden die Luftpostkarten und -briefe auf den gewöhnlichen Bestellgängen ausgetragen, soweit nicht die Eilbestellung besonders verlangt worden ist. Man ist hierbei von dem Gedanken ausgegangen, daß es vielen Auflieferern von Luftpostsendungen, z. B. den Markensammlern, weniger um die schnelle Austragung der Sendungen als um die Beförderung durch die Luft an sich zu tun ist; ist aber die sofortige Bestellung erwünscht, so bietet sich die Möglichkeit dazu durch die Vorauszahlung des Eilbotenlohns. Luftpostpakete sind auch bei der Bestellung wie dringende zu behandeln. Für Luftpostsendungen, die aus Versehen oder aus Anlaß von Luftpostbetriebsstörungen nicht mit der Luftpost befördert worden sind, kann auf Verlangen die Fluggebühr erstattet werden; doch werden für Luftpostsendungen, die infolge von Betriebsstörungen nur auf einem Teile der Luftpoststrecke Luftbeförderung erhalten haben, keine Gebühren erstattet. Die Überweisung von Zeitungen, deren Luftbeförderung bis dahin auf Grund einer Vereinbarung zwischen Verlegern und Fluggesellschaften

geschah und für die die Postverwaltung anfangs die Gebühr wie für Zeitungen nach Art der Bahnhofsbriefe erhob, wurde geändert. Die Überweisung an die Fluggesellschaften hat jetzt lediglich durch die Postverwaltung zu geschehen. Der Besteller einer Zeitung kann bei der Absatz-Postanstalt die Luftbeförderung der Zeitung auf einer der eingerichteten Luftpoststrecken für den Zeitraum von 7 Tagen und darüber beantragen. Auch der Zeitungsverleger kann von sich aus Zeitungen an gewonnene Bezieher mit der Luftpost versenden lassen. Für die Luftbeförderung ist außer dem Zeitungsbezugspreis eine besondere Fluggebühr zu erheben, die sich nach dem Jahresgewicht der bestellten Zeitung richtet und nach dem Satze von 5 *M* 40 Pf. für das Kilogramm berechnet wird. Bei den Postanstalten ist diese Fluggebühr für einen Monat derart zu ermitteln, daß das in der Zeitungspreisliste angegebene Jahresgewicht der bestellten Zeitung mit 45 Pf. (für 7 Tage mit 15 Pf., für 14 Tage mit 25 Pf. und für 21 Tage mit 35 Pf.) zu vervielfältigen ist, wobei Bruchteile des Jahresgewichts unter 1/2 kg nach unten, solche über 1/2 kg nach oben auf volle Kilogramm abzurunden sind. Für außergewöhnliche Zeitungsbeilagen wird neben der gewöhnlichen Gebühr ein Flugzuschlag nach dem Satze von 5 *M* 40 Pf. für 1 kg erhoben, wobei der Gesamtbetrag des Zuschlags auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme nach oben abzurunden ist. Die Bestellungs-Postanstalten haben bei den Verlags-Postanstalten auf den Bestellzetteln die Bestellung von Luftpostzeitungen besonders zu vermerken. Für die möglichst vom Verleger selbst zu fertigende Verpackung der Luftpostzeitungen gelten die allgemeinen Dienstvorschriften über die Verpackung der Zeitungen. Für die Aufschrift sind in die Augen fallende Papierbänder mit der Bezeichnung »Luftpostzeitung nach .....« zu benutzen. Bei der Leitung der Luftpostzeitungen sind die Bestimmungen für die übrigen Luftpostsendungen sinngemäß anzuwenden. Für die Ausgabe und das Abtragen der Zeitungen gelten die allgemeinen Bestimmungen. Im Oktober 1919 wurde die Luftpostbeförderung von Drucksachen zugelassen. Die Luftbeförderungszuschläge für die Drucksachen bis 250 g werden nach den Sätzen für Briefe erhoben, für schwerere Drucksachen

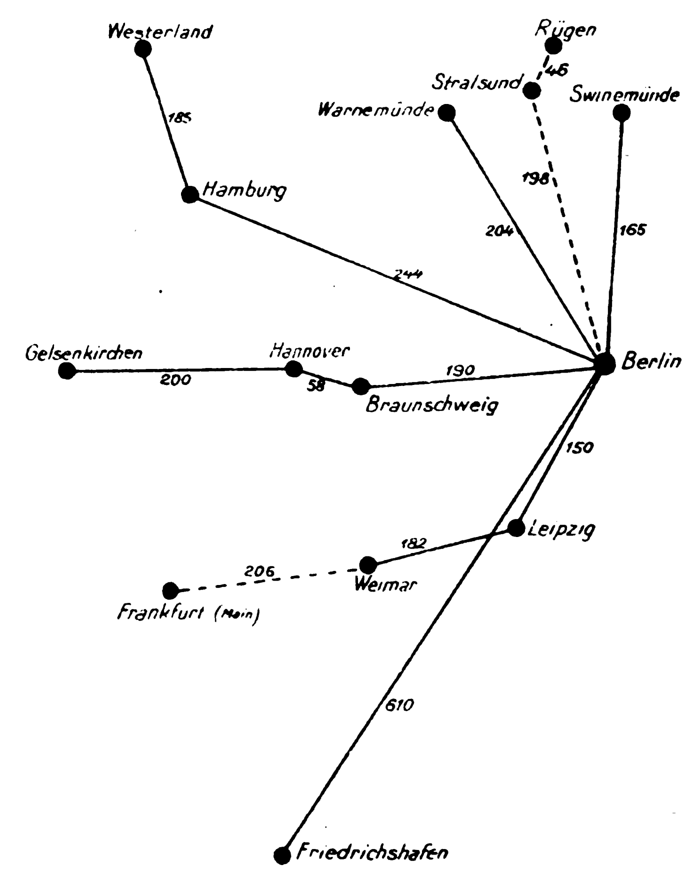
im Gewicht über 250 bis 500 g beträgt die Gebühr 2 *M* 40 Pf.,
» » » 500 » 1 kg » » » 4 *M* 80 Pf.

Anfang August 1919 gab die Reichs-Postverwaltung amtliche Flugpostmarken zu den Werten von 10 und 40 Pf. aus, die bei den größeren Postanstalten zu kaufen sind.

Feste Luftbeförderungsverträge hat die Postverwaltung nicht abgeschlossen, sondern sich bisher darauf beschränkt, mit den zum Luftpostverkehr zugelassenen Unternehmungen, wie anfangs mit der Deutschen Luft-Reederei, vorläufig lose Vereinbarungen mit jederzeitigem Rücktrittsrecht zu treffen, wonach die Flugunternehmungen verpflichtet werden, täglich zu bestimmten Zeiten Flugzeuge verkehren zu lassen. Als Entschädigung erhalten die Unternehmungen seit der Einführung der neuen Gebührensätze gleichmäßig 5 *M* für jedes Kilogramm der beförderten Luftpostsendungen und -zeitungen ausschließlich der Verpackung oder den anteilmäßigen Betrag für Ladungen im Gewicht unter 1 kg vergütet. Für Flugpostsendungen und -zeitungen, die von den Strecken einer Luftverkehrsunternehmung auf die Strecken eines anderen Unternehmens übergehen, wird für die zweite und weitere Luftpoststrecke keine Vergütung gewährt; aus der Postkasse bezieht demnach nur die Gesellschaft Gebühren, die die Luftpostsendungen und -zeitungen zuerst übernimmt. Die Beförderung der Postsendungen zwischen Flughäfen und Postanstalten, die bisher von den Unternehmern ausgeführt werden mußte, übernahm die Postverwaltung auf ihre Kosten. Die Unternehmer haften der Postverwaltung für die ihnen anvertrauten Postsendungen in dem Umfang, in dem die Postverwaltung den Absendern gegenüber haftpflichtig ist; die Postverwaltung wiederum haftet für die Luftpostsendungen nach den Bestimmungen des Postgesetzes. Zur Luftpostbeförderung sind bisher folgende Unternehmungen zugelassen worden:

1. Deutsche Luft-Reederei G. m. b. H. in Berlin.
   Strecken:
   a) Berlin–Leipzig–Weimar (Ausdehnung nach Frankfurt, Main geplant),
   b) Berlin–Hamburg (während der Badezeit bis Westerland),
   c) Berlin–Braunschweig–Hannover–Gelsenkirchen (mit Zubringerlinien von und nach Dortmund und Duisburg),
   d) Berlin–Warnemünde;
2. Luft-Fahrzeug G. m. b. H. in Berlin.
   Strecke: Berlin–Stralsund–Rügen;
3. Sablatnig Flugzeugbau G. m. b. H. in Berlin.
   Strecke: Berlin–Swinemünde (mit Zubringerlinien von und nach Heringsdorf über Ahlbeck);
4. Deutsche Luftschiffahrts A.-G. (Delag) in Friedrichshafen.
   Strecke: Berlin–Friedrichshafen (mit Luftschiff Bodensee, hin an geraden, zurück an ungeraden Tagen).

Das nachfolgende Kartenbild veranschaulicht das Luftpostnetz nach dem Stande von Juli 1919; dahinter ist der Fahrplan der damals von Berlin ausgehenden Luftpostlinien abgedruckt.



Das Luftpostnetz im Juli 1919.

——— betriebene Luftpoststrecken. – – – – – genehmigte Luftpoststrecken.

(Zahlen: km)

Fahrplan der von Berlin ausgehenden Luftpostlinien

(nach dem Stande vom 20. Juli 1919).

5^{0}	6^{0}	6^{0}	6^{0}	4^{0}	ab	Berlin-Johannisthal	an	11^{30}	4^{0}	5^{15}	7^{0}	7^{0}
6^{30}				5^{30}	an	Swinemünde [1])	ab	10^{0}				5^{30}
	8^{15}				an	Hamburg-Flugplatz	ab			3^{0}		
	9^{0}				ab	Hamburg-Flugplatz	an			2^{0}		
	11^{0}				an	Westerland	ab			12^{0}		
		7^{0}			an	Leipzig-Flugplatz	ab				6^{0}	
		7^{10}			ab	Leipzig-Flugplatz	an				4^{45}	
		8^{0}			an	Weimar	ab				4^{0}	
			7^{15}		an	Braunschweig	ab		2^{15}			
			8^{0}		ab	Braunschweig	an		2^{0}			
			8^{30}		an	Hannover	ab		1^{30}			
			8^{45}		ab	Hannover	an		1^{15}			
			10^{45}		an	Gelsenkirchen [2]) Rotthausen	ab		11^{15}			

[1]) mit Kraftwagenanschluß nach und von Ahlbeck und Heringsdorf.
[2]) » » » » » Dortmund und Duisburg.

Während im Februar 1919 die durchschnittliche Postbelastung eines Flugzeugs 3,1 kg betrug, hob sich diese Ziffer im Monat Juli 1919 auf 21,1 kg. Der Luftpostverkehr war somit auf dem besten Wege, sich weiter auszudehnen. Die Postverwaltung erhoffte von der Gebührenermäßigung einen großen Aufschwung. Leider entstanden den Flugunternehmungen plötzlich große Schwierigkeiten in der Betriebsstoffversorgung. Zunächst mußten einzelne Flüge ausfallen, schließlich blieb nur übrig, Ende Juli 1919 die Luftpostflüge einzustellen. Dringendste Vorstellungen des Reichspostministeriums beim Reichswirtschaftsministerium um Betriebsstoffbelieferung der Flugunternehmungen waren ergebnislos. Das Reichswirtschaftsministerium erklärte, daß die Knappheit an Betriebsstoffen so groß sei, daß nur die allerwichtigsten Verbrauchерzweige, insbesondere die für die Ernährung und den Bergbau, mit Betriebsstoff versehen werden könnten. So mußte der Luftpostbetrieb vorläufig ruhen. Nur die Deutsche Luftschiffahrts A.-G. hat bis Ende November 1919 ihre Fahrten mit der »Bodensee« aufrechthalten können, zum 1. Dezember 1919 den Betrieb wegen Umbaues des Luftschiffs aber ebenfalls auf einige Monate eingestellt. Das Versagen des gesamten deutschen Luftpostverkehrs war um so bedauerlicher, als der neue Dienstzweig allmählich anfing, sich in der Geschäftswelt und der Öffentlichkeit einzuführen.

Zu erwähnen ist noch, daß die Reichs-Postverwaltung während der Zeit der Eisenbahnverkehrseinschränkungen vom 5. bis 15. November 1919, wie bereits einmal im Frühjahr 1919, einige Fluggesellschaften veranlaßt hat, gewöhnliche Postsen-

dungen bis zur vollen Belastung der Flugzeuge zu befördern. Das ist gelungen auf den Strecken

Berlin–Breslau, Berlin–Leipzig, Berlin–Warnemünde (Deutsche Luft-Reederei);
Berlin–Schneidemühl–Danzig–Königsberg (Pr.) (Albatros);
Dresden–Berlin (Sächsische Luft-Reederei);
Berlin–Friedrichshafen (Delag).

Auf einigen weiteren Strecken, z. B. Berlin–Braunschweig–Hannover–Gelsenkirchen, ferner auf sächsischen und bayerischen Strecken, auf denen die Postverwaltung ebenfalls den Luftverkehr wünschte, konnten die beteiligten Flugverkehrsgesellschaften den Betrieb infolge augenblicklicher technischer Schwierigkeiten nicht aufnehmen. Die eingerichteten Notluftposten wurden bei Eintritt besserer Verkehrsverhältnisse der hohen Kosten wegen aufgehoben.

Die Ergebnisse des bisherigen Luftpostverkehrs haben erwiesen, daß die Postflüge im allgemeinen pünktlich ausgeführt werden können, daß aber das Flugzeug für den Postverkehr nur bedingt brauchbar ist, solange nachts nicht mit Sicherheit geflogen werden kann. Das Flugzeug wird deshalb vorläufig nur in beschränktem Umfang, im allgemeinen nur auf größere Entfernungen, mit der Schnellzugbeförderung in Wettbewerb treten können, da ein Teil der Zeitersparnis bei der Übermittlung der Postsendungen zum und vom oft weit entfernten Flugplatz (z. B. bis zu 15 km) aufgehoben wird. Hier schwebt dem Verfasser als Zukunftsbild eines Abhilfsmittels Abflug und Ankunft des Flugzeugs von und auf dem Posthof vor. Vielleicht bringt uns die spätere Zeit eine Erfindung, eine Art Hubvorrichtung, die es den Luftfahrzeugen gestattet, sich vom Posthof ohne Anlauf in die Luft zu erheben und anderseits sich ohne Auslauf niederzulassen. Die wenig günstigen Erfahrungen, die bisher über die Wirtschaftlichkeit der Luftposten gemacht worden sind, haben das Reichspostministerium bewogen, sich zu den von verschiedenen Seiten gegebenen Anregungen auf Erwerb von Heeresflugzeugen und -landungsplätzen zwecks Übernahme der Luftposten in eigenen Betrieb ablehnend zu verhalten. Auch ein anderer, besonders von süddeutscher Seite für den Luftverkehr ins Auge gefaßter Weg, ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen unter Beteiligung von Staat und Gewerbe zu gründen, muß unter den jetzigen Umständen als kaum gangbar erachtet werden. Andere Länder stehen gleichfalls auf dem Standpunkt, daß die etwaige Verstaatlichung des Luftverkehrs das Flugwesen hemmen und untergraben würde, solange es noch im Werden ist. In England hat sich der zur Prüfung der Frage eingesetzte Luftverkehrsausschuß für einen Privatbetrieb mit staatlicher Unterstützung entschieden. Als besonderer Grund wird hierfür angeführt, daß der ganze Luftverkehr noch im Anfang seiner Entwicklung stehe und daß in solcher Zeit, in der eine Erfindung die andere jage, sich wohl ein privates Unternehmen in die Ausführung einer vielversprechenden Erfindung einlassen könne; der Staat aber, der dem Parlament verantwortlich sei, müsse die Sache reiflich überlegen. Deshalb dürfte der Privatbetrieb mit staatlicher Unterstützung der gegebene Weg sein.

Die Deutsche Luft-Reederei, die den größten Teil der Postflüge ausgeführt hat, will den im Sommer 1919 unter großen geldlichen Opfern betriebenen Luftpostdienst nur dann wieder aufnehmen, wenn ihr Staatszuschüsse in irgendeiner Form gewährt werden. Über die Notwendigkeit derartiger Staatszuschüsse besteht bei den beteiligten Reichsministerien trotz des dringenden Gebots der Sparsamkeit kein Zweifel, schon im Hinblick darauf, daß das deutsche Fluggewerbe sonst im Wettkampf mit dem Ausland unterliegen müßte. England, Frankreich, Amerika usw. haben bereits hohe Unterstützungsmittel für Flugunternehmungen bereitgestellt. Die amerikanische Postverwaltung hat allein für die Strecken New York–Omaha, Boston–Atlantic City und Boston–Chicago 8 Millionen

Dollar zur Förderung des Luftpostdienstes ausgeworfen. In welcher Form und Höhe Staatsbeihilfen bei uns zu gewähren sein werden, darüber wird z. Z. zwischen den beteiligten obersten Reichsbehörden verhandelt.

Werfen wir noch einen Blick auf das Ausland. Da Deutschland während des Krieges und bis in die letzte Zeit vom Auslandsverkehr abgeschnitten war, können wir über die neueren Versuche des Auslandes nur aus Zeitungsnachrichten schöpfen. Während Deutschland bereits im Jahre 1912 verschiedene gut ausgefallene Luftpostbeförderungen ausgeführt hatte, fand der erste Luftpostversuch in Frankreich erst am 15. Oktober 1913 zwischen Villacoublay und Saint-Julien (Gironde) statt. »Le Journal« brachte darüber einen längeren Aufsatz und betonte darin ausdrücklich, daß es sich nur um einen Versuch gehandelt habe. Erst in den Jahren 1918/19 sind in Frankreich einige Luftpostverbindungen, Paris–Lille, Paris–London, eingerichtet worden, die den Anspruch auf Beachtung erheben können. Durch eine im »Journal officiel« veröffentlichte Verfügung sind die Gebühren für die Beförderung von Luftpostsendungen in Frankreich festgesetzt worden. Die angegebenen Beträge sind wie in Deutschland neben den gewöhnlichen Postgebühren zu entrichten, und zwar für den Verkehr innerhalb Frankreichs und im Verkehr mit Corsika und Marokko auf Entfernungen

bis 500 km: bis 20 g 0.75 Fr., 20 bis 100 g 1.50 Fr., 100 bis 200 g 2.25 Fr.;
über 500 bis 800 km: bis 20 g 1.00 Fr., 20 bis 100 g 2.00 Fr., 100 bis 200 g 3.00 Fr.;
über 800 km: bis 20 g 1.25 Fr., 20 bis 100 g 2.50 Fr., 100 bis 200 g 3.75 Fr.

Für den Verkehr zwischen Frankreich und England werden erhoben

1. die Weltpostvereinsgebühren;
2. eine Gebühr zugunsten des Ursprungslandes,

berechnet nach dem Verhältnis von 3 Fr. für 20 g (oder 2 sh. 6 p. für die englische Einheitsunze). In den französischen Kolonien reichen die Versuche, Luftpostverbindungen zwischen der nordafrikanischen Küste und den in der Wüste Sahara liegenden Militärposten zu schaffen, bis in den Beginn des Jahres 1917 zurück, doch sollen die Versuche über wenige Einzelleistungen nicht hinausgekommen sein. Für die Zukunft plant man einen Flugverkehr zwischen Frankreich und Indochina. In England wurde im Mai 1917 ein besonderer Ausschuß zur Prüfung der Luftpostpläne nach dem Kriege zusammengestellt, in dem Staatsbehörden, Parlament, Handel und Gewerbe vertreten waren. Der Ausschuß hat es bisher zu greifbaren Ergebnissen nicht gebracht; es sind in England, außer der Verbindung Paris–London, noch keine Luftpostlinien eingerichtet worden. Soweit aus Äußerungen von Staatsmännern, Zeitungsberichten usw. bekanntgeworden ist, geht England jetzt aber mit aller Kraft daran, ein Luftverkehrsnetz im Inland und ein Weltverkehrsnetz im Ausland zu schaffen. Es will seinem Flugzeuggewerbe einen möglichst großen Absatz schaffen und sucht sich deshalb durch geldliche Unterstützung ausländischer Luftpostunternehmungen die Führerschaft im zukünftigen Weltluftpostverkehr zu sichern. Augenblicklich ist England anscheinend bemüht, den Flugverkehr Polens und der Tschechoslowakei in die Hand zu bekommen. Zeitungen und Staatsmänner sprechen offen aus, daß England, wie zur See, auch in der Luft unbedingt die Vorherrschaft haben müsse, wolle es anders seine Weltvormachtstellung aufrechthalten. Unermüdlich wird in englischen Blättern für den Ausbau der Luftstreitkräfte durch Schaffung einer übermächtigen Lufthandelsflotte Stimmung gemacht. Zeitungsnachrichten zufolge soll demnächst eine Versuchsluftpostlinie zwischen London und Bristol, Birmingham, Manchester, Newcastle und Glasgow eingerichtet werden, als deren Ausgangspunkt der Flugplatz Hounslow bei London genannt wird. Die Luftpostgebühr soll 2 sh. für jeden Brief neben den gewöhnlichen Postgebühren betragen. Gelingt der Versuch, dann

sollen später auch andere Städte sowie Irland mit London durch die Luftpost verbunden werden. Man plant ferner mehrere Großluftstraßen

1. England-Nordamerika-Canada,
2. England-Frankreich-Spanien-Westafrika,
3. England-Frankreich-Italien-Ägypten-Kapland,
4. Ägypten-Indien-Birma-Hongkong,
5. Indien-Australien-Britisch Polynesien-Südseeinseln.

Ägypten soll der Mittelpunkt für die britischen Luftverbindungen mit Indien, Australien und Südafrika werden. Ein wöchentlicher Luftpostverkehr zwischen Bombay und Karachi soll bereits am 17. Januar 1920 begonnen haben. Die Überfliegung des Atlantischen Ozeans, die zwar dem Sport gewidmet war, hauptsächlich aber für das englische Flugzeuggewerbe Stimmung machen sollte, hat gezeigt, was das Flugzeug leisten kann. Für den regelmäßigen Flugverkehr nach Amerika werden zwei Wege erwogen: Irland-Island-Neufundland und Irland-Portugal-Azoren-Neufundland. In Österreich-Ungarn wurde am 20. März 1918 von der Postverwaltung die erste Luftpostlinie von Wien nach Lemberg und im Anschluß hieran von der Heeresverwaltung eine militärische Luftpost von Lemberg nach Kiew eröffnet. Die Postverwaltung erhob außer der gewöhnlichen Postgebühr eine besondere Luftpostgebühr von 1,50 K für je 20 g, zu deren Verrechnung besondere Luftpostmarken ausgegeben wurden. Der Luftpostverkehr konnte jedoch nicht lange aufrechterhalten werden und wurde bald eingestellt. Am weitesten vorgeschritten mit seinen Luftposteinrichtungen scheint außer Deutschland Italien zu sein. Als erste Luftverkehrslinie richtete es 1917 eine Bedarfsluftpost zwischen Civita Vecchia und Sardinien ein, die sich nach italienischen Berichten bewährt haben soll. Eine weitere Luftpoststrecke wurde von der Postverwaltung später zwischen Neapel und Palermo in Betrieb genommen. Neuerdings hat die italienische Regierung einen Wettbewerb für Post- und Transportflugzeuge ausgeschrieben und als Preis 2 Millionen Lire ausgesetzt. Den Preis soll das am vorteilhaftesten und zweckmäßigsten gebaute Fahrzeug erhalten. Spanien plant ebenfalls eine Reihe Luftpostverbindungen, die von Madrid ausgehend strahlenförmig die Landeshauptstadt mit den entfernten Provinzen verbinden sollen. Bei dem wenig entwickelten Eisenbahnnetz Spaniens könnte dieses Land ein dankbares Feld für den Luftverkehr abgeben. Die Schweiz eröffnete im Sommer 1919 eine Luftpostlinie zwischen Bern und Zürich. Neben den gewöhnlichen Postgebühren ist eine besondere Fluggebühr von 50 Centimen zu entrichten, die auf der Sendung durch eine besondere Flugpostmarke zu verrechnen ist (gewöhnliche 50-Centimen-Marke mit Aufdruck des schweizerischen militärischen Fliegerabzeichens in roter Farbe). Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben 1918 einen Luftpostdienst zwischen New York, Philadelphia und Washington eingerichtet (Luftgebühr 24 c) und planen jetzt eine Luftverbindung New York-San Francisko. Der Dienst soll von Luftschiffen ausgeführt werden, deren Fahrtdauer mit Einschluß eines vierstündigen Aufenthalts in Chicago auf 48 Stunden berechnet wird. Vom amerikanischen Aeroklub ist kürzlich ein anfangs für 1920 geplanter, jetzt auf 1921 verschobener Wettflug um die Welt ausgeschrieben worden, der mit Preisen von ungefähr 1 Million Dollar ausgestattet sein soll. Außerdem hat ein amerikanischer Privatmann einen Preis von 50 000 Dollar ausgesetzt für das erste Flugzeug, das den Stillen Ozean in der Richtung Kalifornien-Japanische Inseln-Australien überfliegt. In Japan hat die Postverwaltung nach einer Bekanntgabe des Verkehrsministeriums in Tokio eine regelmäßige Luftpostbeförderung zwischen Tokio und Osaka eingerichtet. Zur Feier dieses Ereignisses sind vom Verkehrsministerium Erinnerungsmarken ausgegeben worden, zu deren Abstemplung besondere Luftpostaufgabestempel benutzt werden. Die Ausführung der Flüge ist einer Privatgesellschaft übertragen worden.

Wir ersehen aus den wenigen Beispielen, wie außerordentlich sich überall die Teilnahme für den Luftverkehr regt, wie alle Länder friedliche Flugverkehrspläne vorbereiten. Alle, ehemalige Kriegführende wie Neutrale, arbeiten an der Nutzbarmachung des Luftverkehrs als Verkehrsmittel für Post- und Personenbeförderung. Der Luftverkehr der Zukunft wird voraussichtlich einen großen Wettbewerb zwischen den einzelnen Staaten hervorrufen und, nachdem dies allgemein erkannt ist, rüstet man fieberhaft zu diesem Kampfe. In den Zeitungen taucht bald aus Brasilien, bald aus Chile, bald aus Australien, China usw. eine Nachricht auf, die von der bevorstehenden Einrichtung von Luftpostlinien Kunde gibt. Gesetze zur Regelung des Luftverkehrs sind in den meisten Staaten im Entstehen. So wird denn kommen, was kommen muß: ein allgemeiner Weltluftverkehr.

Mit dem Vorhersagen ist es zwar eine mißliche Sache, zumal da der Luftverkehr etwas vollkommen Neues darstellt und es keine Erfahrungen gibt, auf die man sich stützen könnte. Trotzdem darf man aber bei der Beurteilung der Zukunftsaussichten dieses Verkehrszweigs voller Hoffnung sein, wenn man den Werdegang anderer Verkehrsmittel zum Vergleich heranzieht. Als die ersten Eisenbahnen ihren Betrieb eröffneten, wagten nur einige Beherzte, sich dem neuen, angeblich gefährlichen Verkehrsmittel anzuvertrauen. Man hielt nicht viel von der Neuerung, bei der ein auf der Schiene liegender Stein genügen konnte, unsägliches Unheil anzurichten, und behauptete, die alten Postkutschen, die Schnellposten usw. seien der Eisenbahn schon der Sicherheit wegen bei weitem vorzuziehen. Und wie ist es heute? Die Eisenbahn hat sich die Welt erobert. Ebenso war es mit den Dampfschiffen, und wahrscheinlich wird es mit den Luftschiffen und Flugzeugen ähnlich werden. Auch diesem neuesten Verkehrsmittel steht die Allgemeinheit, wie damals der Eisenbahn und den Dampfschiffen, mit einem gewissen Mißtrauen gegenüber. Wenn die Entwicklung des Flugzeugs aber weiter so fortschreitet, werden die Luftfahrzeuge bald einen hohen Grad von Sicherheit erreicht haben, der allen billigen Anforderungen genügt, die die Öffentlichkeit an ein Schnellverkehrsmittel zu stellen gewohnt ist. Eine neuere Statistik[1]) zeigt, daß im Zeitraum der Aufstellung bei je 1000 Flügen 0,095 Flieger tödlich verunglückten, 0,286 verletzt, von den Fahrgästen aber keiner getötet, sondern nur 0,476 verletzt wurden. Die meisten Unfälle haben sich beim Abfliegen oder Landen ereignet, die wenigsten in der Luft. Trifft die Statistik zu, so wäre die Betriebssicherheit der Luftfahrzeuge nachweislich größer als die eines anderen Schnellverkehrsmittels. Jedenfalls steht fest: das Fliegen bietet heute schon einen derartigen Grad von Sicherheit, daß man sich getrost einem Flugzeug anvertrauen kann. Das Vertrauen der Öffentlichkeit wird sich von selbst einstellen, wenn sie gute Ergebnisse sieht.

Das Flugwesen ist verhältnismäßig jung. Es hat einen ungeahnten Aufschwung genommen, und doch steht das Flugzeug zweifellos noch im Anfang seiner Entwicklung, die einerseits ins Riesenhafte geht — Flugzeuge mit einer verfügbaren Ladelast von 1700 kg sind heute keine Seltenheit mehr —, anderseits in immer weiter fortschreitender Verbesserung der Bauart, Betriebssicherheit, Ausstattung usw. bestehen wird. Unter den Flugzeugen unterscheidet man gegenwärtig drei Arten. Zur ersten Gruppe gehören die sogenannten C.-Flugzeuge, das sind die leichten einmotorigen Maschinen, die als Post- und Verkehrsflugzeuge bisher am meisten Verwendung gefunden haben. Als nächste Gattung reihen sich die G.-Flugzeuge (Groß-Flugzeuge) an, bei denen in der Regel zwei Motoren zur Verwendung kommen. Eine Weiterentwicklung der G.-Flugzeuge stellen die zur dritten Gruppe zählenden R.-Flugzeuge (Riesen-Flugzeuge) dar. Bei ihnen ist es möglich, etwaige Motorinstandsetzungen kleinerer Art während der Fahrt auszuführen. Die R.-Flugzeuge können bei großer Tragfähigkeit eine hohe Betriebssicherheit erreichen,

[1]) Die Zahlenangaben sind der Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt entnommen.

da sie mit mehreren Motoren ausgerüstet sind und sich beim Versagen eines Motors mit Hilfe der übrigen noch in der Luft zu halten vermögen. Wie sich die R.-Flugzeuge und die Luftschiffe in das Arbeitsgebiet teilen werden, ist Sache der Zukunft. Die bisherige Annahme neigte dahin, daß dem Luftschiff die weiten, großen Strecken zufallen müßten, und daß das Flugzeug den Zubringerdienst, also den Kleinverkehr, zu übernehmen hätte. Neuerdings scheint aber festzustehen, daß die R.-Flugzeuge, in deren Bau Deutschlands Fluggewerbe bisher an erster Stelle stand und hoffentlich bleiben wird, bei befriedigender Weiterentwicklung in Zukunft in schärfsten Wettbewerb mit den Luftschiffen treten werden. Die Leistungen des Flugzeugs werden sich vielleicht noch in einem Maß erhöhen, das man in seinem ganzen Umfang jetzt noch nicht annähernd vorauszusehen vermag.

Der Hauptvorzug des Flugzeugs, seine Geschwindigkeit, wird erst auf großen Entfernungen zur vollen Geltung kommen. Dazu ist aber unerläßlich, den Flugbetrieb, wie schon vorher erwähnt ist, Tag und Nacht durchführen zu können. Der ganze Vorteil des Flugzeugs geht verloren, wenn das Flugzeug nachts durch den Schnellzug überholt wird. Die mächtigsten Widersacher des Fliegers sind starke Stürme, Regen, Schneegestöber, sein schlimmster Feind ist der Nebel. Er ist besonders bei der Landung sehr gefährlich. So verunglückte kürzlich bei einem Postflug zwischen Berlin und Königsberg (Pr.) in der Nähe von Flatow (Westpr.) tödlich der verdienstvolle Flieger, Hauptmann v. Voigt, mit einem Albatrosflugzeug, als er im Nebel notlanden wollte. Hoffentlich ist es einer nicht zu fernen Zeit vorbehalten, diese Feinde zu überwinden. Unerläßlich wird es sein, für die Luftfahrt eine Art Wegebezeichnung, nachts Leuchtfeuer, einzuführen, wie sie für den Seeverkehr geschaffen worden sind und sich bewährt haben. Vorläufig sind die Luftfahrzeuge noch von der Wetterlage abhängig und können deshalb in bezug auf Pünktlichkeit nicht mit den Eisenbahnen in Wettbewerb treten; für die Postbeförderung auf dem Luftweg muß aber die unerläßliche Forderung der Pünktlichkeit erhoben werden. Der meteorologischen Wissenschaft bietet sich hier eine dankbare Aufgabe, beratend und helfend mitzuwirken. Bis vor kurzer Zeit wußten wir von den uns umgebenden Luftschichten nicht viel mehr als die alten Völker vom Meere. Jetzt hat die fortgesetzte Beobachtung der atmosphärischen Vorgänge aber so weit geführt, daß es möglich ist, die Wetterlagen, Stürme, Gewitterbildungen usw. mit einiger Sicherheit vorher zu bestimmen. Man weiß nun, daß in den Luftschichten unserer Erde eine ganze Reihe bestimmter und unveränderlicher Strömungen, ähnlich wie in unseren Weltmeeren, vorhanden ist. Die Luftströmungen genau festzulegen und die Kenntnis davon für den Luftverkehr auszunutzen, ist dem Wetterdienst vorbehalten. Die genaue Erforschung des Luftraums mit seinen Eigenheiten bildet daher seine dringende Aufgabe der nächsten Zukunft. Es wird notwendig sein, über die ganze Erde einen einheitlichen Wetterdienst einzurichten. Die meteorologischen Wetterbeobachtungsstellen haben den in Fahrt befindlichen Flugzeugen, die sämtlich mit Funkgerät ausgerüstet sein müssen, durch Funkspruch Kunde über etwa eintretende Witterungsumschläge usw. zu geben, um sie dadurch in den Stand zu setzen, erforderlichenfalls in Nothäfen Zuflucht zu suchen.

Wie sich bei der Schiffahrt im Laufe der Zeit eine Großschiffahrt auf den Meeren und eine Kleinschiffahrt an den Küsten herausgebildet hat, so wird voraussichtlich die Zukunft eine Großluftfahrt (Weltluftwege) und eine Kleinluftfahrt (Luftwege im eigenen Land als Ergänzungs- und Zufahrtstrecken) bringen. Wahrscheinlich wird sich die Luftfahrt aber schneller entwickeln als ehemals die Seefahrt. Nachdem kürzlich die Überfliegung des Atlantischen Ozeans gelungen ist und Pläne zur Bezwingung des Stillen Ozeans auf dem Luftweg in Angriff genommen sind, wird man es nur als eine Frage der Zeit ansehen können, bis die ersten, Länder verbindenden Großfluglinien hergestellt sein werden, dazu bestimmt, in

ihrer Gesamtheit eine Verbindung rund um die Erde zu schaffen. Die Notwendigkeit einer vertraglichen Regelung der Luftfahrt zwischen den einzelnen Staaten ist deshalb ein dringendes Bedürfnis. Deutschland ist durch seine Lage wie geschaffen, ein Mittelpunkt dieses zukünftigen Großluftverkehrs zu werden. Da darf es nicht die Hände in den Schoß legen und tatenlos zusehen, was die anderen Länder schaffen werden, sondern Deutschland muß trotz aller Not der Zeit die führende Rolle behaupten, die es bisher im Luftpostverkehr innegehabt hat. Leider hat die Schwierigkeit der Betriebsstoffbeschaffung unserm Vorwärtskommen auf diesem Gebiet starke Fesseln angelegt, und die Folgen der Betriebseinstellung im Luftpostverkehr können für Deutschland außerordentlich schwerwiegend werden. Der Friedensvertrag hat unsern bisherigen Feinden das Recht eingeräumt, die deutschen Flugplätze nach ihren Wünschen zu benutzen. Die Feinde werden jede Gelegenheit zu benutzen suchen, um Deutschland in der Luft völlig auszuschalten und unser Land ihrerseits mit einem Netze von Luftverkehrslinien zu überspannen. Hier gilt es für Deutschland, dasselbe Recht für sich in allen anderen Staaten zu verlangen. Die Luftstraßen müssen, wie die Seewege es sind, allgemein zugänglich werden; durch die Grenzen der Länder dürfen dem Luftverkehr keine Hindernisse erwachsen, soll nicht der Hauptzweck der Luftfahrt, die große Geschwindigkeit, vereitelt werden. Erst in dem durch keine Landesgrenzen gehemmten Verkehr auf großen Flugstrecken wird der eigentliche Vorteil des Flugzeugs, das Ungebundensein an Landstraßen und Verkehrswege, mit seiner großen Schnelligkeit ganz zur Geltung kommen. Sache der Behörden, der Luftministerien aller Länder wird es sein, zu versuchen, dieses Ziel möglichst schnell zu erreichen. Völlige Gleichberechtigung aller Länder im Luftverkehr ist neben der Frage der Wirtschaftlichkeit, die gegenwärtig nicht allein bei uns, sondern auch in den siegreichen Staaten bei allen Erörterungen über die Aussichten der zukünftigen Luftfahrt im Brennpunkt steht, die Voraussetzung für den Ausbau des Weltluftverkehrs. Von vielen Städten ergeht der Ruf, das Reich möge sie in das Luftpostnetz einbeziehen. Allen diesen Städten kann man nur zurufen: »Schafft zunächst Flugplätze und stellt sie den Flugverkehrsgesellschaften unentgeltlich oder gegen ein geringes Entgelt zur Verfügung«. Private Unternehmer werden sich mit der Anlage und Unterhaltung von Landungsplätzen wegen der großen Unsicherheit in bezug auf den geldlichen Erfolg des Unternehmens vorläufig nicht befassen wollen oder können. Der Staat selbst kann die Leistung ebenfalls nicht übernehmen; es bleibt also nur die Selbsthilfe. Der Flugplatz soll möglichst nicht weit vom Ort oder von der Postanstalt entfernt sein; denn entlegene Flugplätze stellen, wie schon erwähnt ist, den Vorteil der Luftbeförderung sehr in Frage. Neuerdings hat sich ein Verein der Flugplätze und Luftverkehrsunternehmungen unter dem Namen »Flug und Hafen« gebildet. In dem Verein wollen sich die Luftverkehrs- und Flugplatzunternehmungen, im besonderen auch die Städte sowie die Reichs- und Landesbehörden, sammeln, die Flugplatzeigner sind oder es zu werden beabsichtigen. Der wichtigste Zweck des Vereins ist, die Anlage und Unterhaltung der Flugplätze für den Luftverkehr zu fördern und ihre Verwaltung unter Wahrung der wirtschaftlichen Selbständigkeit zu vereinheitlichen.

Die Verwaltung des deutschen Luftverkehrs ruht jetzt in den Händen des durch Erlaß der Reichsregierung vom 4. Dezember 1918 neu geschaffenen Reichsluftamts, das unter dem Namen »Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen« Ende 1919 dem neuen Reichsverkehrsministerium unterstellt worden ist. An der Spitze des Reichsamts steht als Staatssekretär der in Flugkreisen weit bekannte August Euler. Sogleich nach Übernahme des Amtes ging er daran, das Fluggewerbe durch Gewinnung von Aufträgen lebenskräftig zu erhalten. In mehreren Denkschriften führte er aus, daß das Deutsche Reich den größten Wert darauf lege, mit den übrigen Völkern in der Luftfahrt gleichen Schritt zu halten,

schon aus dem Grunde, weil die Luftfahrt mit ihren idealen Interessen in der Zukunft mehr als ein anderes Mittel geeignet sei, völkerversöhnend und politisch ausgleichend zu wirken.

Möge er recht behalten! Das Reichspostministerium ist bereit, dem Vorbilde Stephans getreu, zu seinem Teil an der Erfüllung dieses hohen Zieles mitzuarbeiten.

Schriftwerke.

Jahrbuch der angewandten Naturwissenschaften 1914 bis 1919. Dreißigster Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Joseph Plaßmann. Mit 253 Bildern auf 33 Tafeln und im Text. Lex.-8° (XVI und 520 S.). Freiburg i. Br. 1920, Herdersche Verlagshandlung. 22 ℳ; geb. 26 ℳ (dazu die im Buchhandel üblichen Zuschläge).

Ein geschätzter, stets willkommen geheißener Freund erscheint nach fünfjähriger, durch den Krieg verursachter Pause wieder auf dem Büchermarkt, und doch ist er nicht der alte. Während das Werk früher als Jahrbuch der Naturwissenschaften in teils kürzeren, teils ausführlicheren Abhandlungen über die im letzten Jahre gewonnenen Ergebnisse der Forschungen und ihrer Anwendungen auf dem weiten Felde der Naturwissenschaften belehrte, wird im Vorwort als grundlegende Änderung des neuen Jahrgangs der Verzicht auf theoretische Abhandlungen angekündigt. Sie boten sowohl dem Forscher wie auch dem nach Bereicherung seines Wissens verlangenden Laien eine erwünschte Zusammenfassung der Erkenntnisse von bleibendem Werte dar und haben nun zugunsten der technischen Anwendungen des exakten Wissens weichen müssen, weil es sich als nicht mehr durchführbar herausstellte, daneben den Fortschritten der einzelnen Wissenszweige bei ihrem schnellen Entwicklungsgang in Sammelberichten zu folgen. Manch einer wird sie schmerzlich vermissen. An Stelle der Berichte über Physik, Chemie, Astronomie, Zoologie, Botanik, Mineralogie und Geologie sind Abhandlungen aus ihren praktischen Anwendungsgebieten getreten. In den ersten drei Abschnitten, die sich auf die Technik des Hoch-, Tief-, Maschinen- und Apparatebaues, auf Verkehrswesen und Elektrotechnik, auf chemische Technologie, das Berg- und Hüttenwesen erstrecken, erhält der Leser einen Überblick über die Verbesserungen im Bau- und Verkehrswesen, im Groß- und Kleingewerbe. So wird ein neues Gründungsverfahren mit Betonpfählen in baunsicherem Geländr, die Herstellung kleiner und großer Gebäude aus Gußbeton, die Anwendung neuer Bauweisen mit Ziegel und Holz, Neukonstruktionen einer Wasserturbine, einer Fördermaschine, einer Rollbahn und einer Meßeinrichtung von $^1/_{10\,000}$ Millimeter Genauigkeit beschrieben. Neben Aufsätzen über die Elektrisierung der Gotthardbahn, über Verbesserungen im elektrischen Nachrichtenverkehr finden die neuesten Taschen- und Glühlampen, Gleichrichter, hochempfindliche Selenzellen usw. Erwähnung. Aus der chemischen Technologie seien die Abhandlungen über Wasserreinigung, Großherstellung von Wasserstoff, Harzgewinnung, Anfertigen von Ersatznahrungsmitteln, Marmelade, von Fett aus Hefe usw., aus dem Berg- und Hüttenwesen die Aufsätze über Schachtabteufen nach dem Versteinerungsverfahren, Bekämpfung von Grubenexplosionen, über elektrisches Roheisenschmelzen erwähnt. Es sind dies aus den 126 Berichten dieser Abschnitte wahllos herausgegriffene Gegenstände, und es würde zu weit führen, gleiche Angaben aus den folgenden Abschnitten, die die Land- und Forstwirtschaft, Anthropologie und Urgeschichte, Medizin, Tierheilkunde, Luftfahrt, Erdkunde und Kriegstechnik behandeln, anzuschließen. Ihre Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit bei ansprechender Darstellung

werden jedem Leser, namentlich auch mit Rücksicht auf die niedergelegten Beobachtungen und Erfahrungen des Krieges, ebenso Interesse abgewinnen wie die mit erläuternden Bemerkungen angefügten Monatsübersichten und Tafeln über die Himmelserscheinungen, die bis Ende November sichtbar sind und deren Beobachtung dem freien Auge zugänglich ist. Ein Totenbuch der in den Jahren 1914 bis 1919 verblichenen Vertreter der Wissenschaft und Technik beschließt das inhaltsreiche Werk, das in seiner guten Ausstattung das alte Gewand zeigt.

Jahrbuch der Elektrotechnik. Übersicht über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Dr. Karl Strecker. Siebenter Jahrgang. Das Jahr 1918. 212 S. Preis geb. 24 *M* zuzüglich 10 v H Sortimentsteuerungszuschlag. München und Berlin 1919. Druck und Verlag von R. Oldenbourg.

Das Jahrbuch faßt die elektrotechnische Literatur des Jahres 1918 zu knappen, bündigen Berichten über die Forschungsergebnisse und ihre Anwendungen, über soziale, wirtschaftliche, Rechts- und sonstige Fragen dieses Gebiets zusammen. Es kommt damit einem Bedürfnis entgegen, das bei dem schnellen Fortschreiten der hier zutage tretenden Entwicklung aus dem doppelten Gesichtspunkt einer Stütze des Gedächtnisses und eines Nachschlagebuchs dringend Erfüllung heischt.

Im Abschnitt Elektrisches Nachrichten- und Signalwesen finden sich u. a. Inhaltsangaben von Aufsätzen über Erfahrungen mit der Tränkung von Telegraphenstangen, über zulässige Längen der Betriebsstrecken in Telegraphenleitungen und Anwendbarkeit des Hughes-Apparats für Mehrfachbetrieb, über besondere Gegensprechverfahren im indischen Netz, über Wellenausbreitung und -erzeugung im Funkverkehr, über Hörbarkeit der von Nauen und Eilvese herrührenden Zeichen in Neuseeland auf 19 000 km, über Anwendung der Kathodenröhrenverstärker in amerikanischen Fernsprechleitungen und über Mehrfach-Fernsprechen und -Telegraphieren zwischen Baltimore und Pittsburg. Herausgeber und der Stab der Mitarbeiter, die nur mit ihrer Berufstätigkeit zusammenhängende Abschnitte zur Bearbeitung übernommen haben, bürgen für richtige Auswahl und treffende Wiedergabe der Abhandlungen. Die Anordnung des Stoffes ist übersichtlich und erleichtert das Nachschlagen. Es handelt sich um ein auch vom Verlag gut ausgestattetes Buch, nach dem man gern greift, auch wenn es nicht gerade der Augenblick gebietet.

Elektrotechnik für Alle. Eine volkstümliche Darstellung der Lehre vom elektrischen Strom und der modernen Elektrotechnik. Von Hanns Günther (W. Dehaas). Dritte, stark vermehrte und verbesserte Auflage von »Der elektrische Strom«. Mit 373 Abbildungen im Text. 318 S. Preis 13,75 *M*. Franckhsche Verlagshandlung. Stuttgart 1919.

Der Verfasser wendet sich an die Leser, die sinnenden Auges die ihnen ebenso wunderbar wie rätselhaft erscheinenden Wirkungen des elektrischen Stromes in der Straßenbahn, im Drahtverkehr, bei der Straßen- und Zimmerbeleuchtung, in der Anwendung der Röntgenröhre und vieler anderer Dinge betrachten und darüber belehrt sein möchten. Im leichten Unterhaltungston bringt er, von den einfachen Hauptsätzen der Elektrizitätslehre ausgehend, die Anwendungen des elektrischen Stromes in Telegraphie und Fernsprechwesen, für den Maschinenantrieb, die Kraftübertragung, für Heizung und Beleuchtung, in der Galvanotechnik und Röntgentechnik und für den drahtlosen Verkehr zur Darstellung.

Mit Rücksicht auf den Zweck des Buches, der Belehrung der Laienwelt zu dienen, kann über gelegentliche Ungenauigkeiten und Übertreibungen hinweggesehen werden; (mit der Übertragungsschaltung nach Abb. 196 kann man nicht telegraphieren, der Siemenstelegraph kann nicht in einer Minute mehrere tausend Wörter

übermitteln, seine Einführung hat mit den Anforderungen des Presseverkehrs wenig oder nichts zu tun, die Verbindung London—Indien, die sogenannte Indolinie, enthält mehrere Leitungen; ihre Übertragungsstelle beim Berliner Haupt-Telegraphenamt kann nicht als »Allerheiligstes« angesprochen werden. S. 146 ff.).

Die leichte, flüssige Darstellung, der reiche Inhalt, die einfache Ausstattung mit zahlreichen, leicht verständlichen Abbildungen und deutlichem Druck werden einem Volksbuch, wie es hier in gutem Sinne vorliegt, durchaus gerecht.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Von Dr. Adolf Thomälen, a. o. Professor an der Technischen Hochschule Karlsruhe. Achte verbesserte Auflage. Mit 499 Textbildern. 504 S. Preis gebunden 24 *M*. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1920.

Von dem 1903 in erster Auflage erschienenen Buche, dessen Vorzüge wir 1912 bei der fünften Auflage (Archiv S. 508) hervorgehoben haben, ist inzwischen die siebente Auflage 1918 und jetzt die achte veranstaltet worden. Die schnelle Aufeinanderfolge dieser Neuausgaben beweist am besten die Beliebtheit, deren sich das Werk zu erfreuen hat. Zur Einführung in das Studium der Elektrotechnik, ihrer physikalischen Grundgesetze sowie des Baues und der Wirkungsweise der elektrischen Maschinen ist es hervorragend geeignet. In jeder neuen Auflage sind Ergänzungen und Verbesserungen vorgenommen. So war in der siebenten Auflage u. a. der Teil über den Magnetismus vollständig neu bearbeitet worden, indem neben der Kraftwirkung des magnetischen Feldes von vornherein die Induktionswirkung, das Ohmsche Gesetz für den Magnetismus und der magnetische Fluß behandelt wurden. In Übereinstimmung mit den sich daraus ergebenden Vorstellungen wurden auch das elektrische Feld und der elektrische Fluß dargestellt. Sehr zum Vorteil des Buches und zum besseren Verständnis für den Leser sind diese Ausführungen in der neuesten Auflage teils geändert, teils erweitert und verdeutlicht worden. Außer einigen anderen Ergänzungen sind die Grundgesetze der Wanderwellen und die Vorgänge beim Einschalten von Leitungen angefügt worden. Auf jedem Gebiet hält sich das Werk auf der Höhe der Forschung. Die mustergültige Ausstattung des Buches ist eine neue Empfehlung für den Verlag.

Der Parallelbetrieb von Wechselstrommaschinen. Von Professor Dr. Gustav Benischke. Zweite verbesserte Auflage. Mit 72 Abbildungen. 102 S. Ladenpreis geheftet 4 *M*, gebunden 5,60 *M*. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn. 1918.

Der vorliegende zweite Band der gut eingeführten und allenthalben mit Recht geschätzten Sammlung »Elektrotechnik in Einzeldarstellungen« behandelt, vom Parallelbetrieb der Gleichstrommaschinen ausgehend, das Zusammenarbeiten von Wechselstrommaschinen. Dieser Parallelbetrieb gestaltet sich wesentlich schwieriger als der erste, weil die Bedingung zu erfüllen ist, daß nicht nur die Klemmspannungen gleich sein müssen, sondern daß auch beide Maschinen Ströme von gleicher Periodenzahl zu liefern haben, deren Nullpunkte und Scheitelwerte zusammenfallen. Die Maschinen müssen im Tritt sein, der Ausgleichsstrom darf eine gewisse Größe nicht übersteigen. Im Anschluß an das Verfahren beim Parallelschalten und an die Voraussetzungen für einen glatten Betrieb erörtert der Verfasser die Störungen beim Zusammenarbeiten, das Pendeln und das Außertrittfallen der Maschinen, das auf Interferenz der aufgedrückten und Eigenschwingung eines gekuppelten Systems beruht, während dies von anderen bisher als Resonanzschwingung eines einfachen unabhängigen Systems wie eine Stimmgabel oder ein im Takte seiner Eigenschwingung angestoßenes Pendel betrachtet wurde. Es werden dann die Mittel zur Vermeidung und Beseitigung des Pendelns, die sich nach den verschiedenen Antriebsformen richten, ferner die schwierigeren Verhältnisse für

den Parallelbetrieb zweier Zentralen, die Schaltungsweisen für das Zusammenarbeiten von Einphasen- und Dreiphasenmaschinen sowie die Vorgänge und Handgriffe bei der Inbetriebsetzung einer Schaltanlage für Parallelbetrieb besprochen. Auch dieses Werk ist in der vom Verfasser bekannten klaren und streng folgerichtig durchgeführten Darstellung unter Heranziehung zahlreicher praktischer Fälle geschrieben.

Erdbüchlein. Kleines Jahrbuch der Erdkunde für 1920. Herausgegeben unter Mitarbeit von Dr. Richard Bitterling, Prof. Heinrich Fischer, T. Kellen, Ernst Wächter und Prof. Dr. K. Weule. Mit 42 Abbildungen und Kärtchen. Stuttgart, Franckhsche Verlagshandlung, 1920. 80 S. 8°. 3,60 ℳ.

Die Lehr- und Handbücher und Kartenwerke der Erdkunde haben den großen Veränderungen, die der Krieg auf der Weltkarte gezeitigt hat, nicht folgen können, zumal da die neuen Grenzen großenteils noch gar nicht einmal feststehen. Wer sich über die eingetretenen und noch im Flusse befindlichen Verschiebungen unterrichten will, muß meistens auf den Versailler Friedensvertrag nebst Nachtragsverhandlungen und auf weit zerstreute Einzelveröffentlichungen zurückgreifen. Die damit verbundene Mühewaltung wird teils ganz erspart, teils wesentlich erleichtert durch die vorliegende Erscheinung des Büchermarktes, die als wiederkehrendes Jahrbuch gedacht, einen zunächst bis zu Beginn des Jahres 1920 reichenden Überblick über die Verschiebungen auf der Weltkarte mit vielen auf amtlichen Grundlagen oder auf sonstigen zuverlässigen Quellen beruhenden Angaben über Bevölkerungszahl, -dichte und -bewegung, Stammeszugehörigkeit und Sprachenverhältnisse, über Größe der abgetretenen und den neuen Staaten angegliederten Landesteile u. m. a. bietet. Das Buch füllt eine auf dem Gebiet der Erdkunde tatsächlich vorhandene Lücke aus und verspricht in seiner späteren Ausgestaltung ein willkommenes Hilfsmittel, eine Ergänzung zum Atlas, ein Nachschlagebuch für den Politiker, Volkswirt, Lehrer und unsere Leser zu werden, die den Wunsch haben, über die geographischen Umgestaltungen auf dem laufenden zu bleiben. Außerdem enthält das Buch einige lesenswerte Abrisse über Heimat und Fremde, über die Frage, was wir an unseren Kolonien verloren haben, über die Lage des britischen Weltreichs sowie kurze Mitteilungen über die Zahl der Menschen auf der Erde, der Sprachen, der Einwohner der Millionenstädte, über die Welthandelsflotte, über die Briefmarken seit 1914 u. a.

Große Verkehrs- und Handelskarte von Süddeutschland und Republik Österreich. Fünffarbige Ausführung. Als Hand- und Wandkarte zusammengestellt aus dem Koch und Opitzschen Verkehrsatlas. Maßstab 1 : 600 000. Größe 90 : 125 cm. Preis der Karte in Umschlag einschließlich Teuerungszuschlag 7,20 ℳ. Verlag A. Bartz, Ulm a. D.

Die Karte gibt im Raum zwischen Schweidnitz, Eisenach und Bingen im Norden, Basel, Chur, Meran und Marburg an der Donau im Süden die Reichs-, Landes- und Provinzgrenzen, die Haupt-, Neben- und Kleinbahnen mit ihrer Verkehrsbedeutung, die schiffbaren Flüsse und die Kanäle, die Städte und Dörfer in acht Abstufungen nach der Einwohnerzahl, die See- und Flußhäfen, Kur- und Badeorte und die Bodenerhebungen an. Bei der dichten Lage der angegebenen vielen Orte würde die Deutlichkeit gelitten haben, wenn auch noch die Kunststraßen eingezeichnet worden wären. Die vollständig neugestochene Karte bietet mit den in hellgrünen Tönungen gehaltenen Grenzen, den in rot und blau kräftig hervorgehobenen Eisenbahnen und Wasserwegen ein klares, übersichtliches und durch die Farbengebung auf das Auge des Beschauers wohltuend wirkendes Bild der geschaffenen neuen Verhältnisse.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Ng

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 8 | Berlin, August | 1920

Die Großfunkstelle Kamina (Togo).

Von Telegraphendirektor Dr. Roscher in Berlin.

Einleitung: Funkanlagen in den deutschen Schutzgebieten.

Der Ausführung des Planes, in den deutschen Schutzgebieten die Funktelegraphie zu verwerten, standen lange Zeit unüberwindliche Hindernisse entgegen. Die Beförderung sowie die Bedienung und Unterhaltung der verwickelten, in den Tropen besonderer Gefährdung ausgesetzten Apparate und Maschinen bereiteten Schwierigkeiten, die bei wachsender Entfernung von der Küste oder von der Eisenbahn immer schärfer hervortraten. Namentlich waren aber in den tropischen Schutzgebieten die elektrischen Störungen so stark, daß ein Betrieb überhaupt nur an wenigen störungsfreien Tagen und Nächten hätte aufgenommen werden können. Erst das System der tönenden Löschfunken, das die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. ausgearbeitet hatte, ließ eine Überwindung der Schwierigkeiten erhoffen. Der Vorzug dieses Systems besteht neben anderen Vorteilen darin, daß im Empfangsfernhörer ein musikalisch reiner Ton erzeugt wird, der aus den zischenden und brodelnden, durch die atmosphärischen Störungen verursachten Nebengeräuschen leichter herauszuhören ist. Mit Hilfe dieses Systems gelang es, eine Reihe von leistungsfähigen Funkstellen in den deutschen Schutzgebieten herzustellen. Im März 1911 wurden die Funkstellen Muansa und Bukoba am Viktoriasee in Deutsch Ostafrika eröffnet. Es folgte eine Reihe von Küstenfunkstellen, die mit den Bordfunkstellen der für den Afrikaverkehr bestimmten Schiffe in Verbindung treten sollten, so in Swakopmund, Lüderitzbucht (Deutsch Südwestafrika), Duala (Kamerun), Daressalam (Deutsch Ostafrika) und Lome (Togo)[1].

Unabhängig davon wurde in den deutschen Südseebesitzungen ein Netz von Großfunkstellen geschaffen. Sein Mittelpunkt war die Anlage auf der deutschen Karolineninsel Jap, die Anschluß an das deutsch-niederländische und damit an das Weltkabelnetz hatte. Weitere Großfunkstellen wurden in Rabaul (Gazellenhalbinsel), Nauru und Apia (Samoa) errichtet.

[1]) Näheres hierüber in dem Aufsatz des Verfassers: »Die Funktelegraphie in den deutschen Schutzgebieten«. (Telegraphen- und Fernsprechtechnik, Sonderheft Juni 1920.)

Der Gedanke, ob es sich nicht ermöglichen ließe, das mehr und mehr an Bedeutung gewinnende neue Verkehrsmittel für den unmittelbaren Nachrichtenaustausch zwischen Deutschland und seinen Kolonien nutzbar zu machen, lag nahe. Das war um so mehr zu erstreben, als ein telegraphischer Nachrichtenaustausch zwischen dem Deutschen Reich und seinen afrikanischen Schutzgebieten nur unter Benutzung von Kabellinien ausländischer Gesellschaften möglich war. Die dadurch bedingte Abhängigkeit vom Ausland konnte besonders in Zeiten politischer Verwicklungen nicht nur in militärischer und politischer Hinsicht von den nachteiligsten Folgen begleitet sein, sondern auch Handel und Verkehr in empfindlicher Weise schädigen. Alle Nachrichten über politische und wirtschaftliche Ereignisse und über Verwaltungsangelegenheiten in den Kolonien waren auch schon in Friedenszeiten gewissermaßen der Überwachung und einseitigen Färbung der fremden Kabelmacht unterworfen. Eine Änderung dieses unerwünschten Zustandes konnte nur hinsichtlich der westafrikanischen Schutzgebiete eintreten, die an das in Aussicht genommene deutsch-südamerikanische Kabel von Monrovia aus angeschlossen werden sollten. Für Deutsch Ostafrika war die Herstellung einer deutschen Kabelverbindung wegen der hohen Kosten und der großen Schwierigkeiten bei Erlangung der notwendigen Kabellandungspunkte auf fremden Gebieten in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Die Verbindung über Land mit dem deutschen Kabel an der Westküste konnte auch nur durch fremdes Gebiet, den belgischen Kongo, erfolgen. Selbst wenn die afrikanischen Schutzgebiete sämtlich durch deutsche Kabel und Landlinien mit der Heimat verbunden waren, blieb die Gefahr bestehen, daß diese Linien in Kriegszeiten vom Feinde zerstört und auf die Weise die Kolonien in kriegerischen Zeiten vom telegraphischen Verkehr mit dem Mutterland gänzlich abgeschnitten würden.

Die Vorarbeiten.

Reichweitenversuche für eine Verbindung Deutschland–Mittelafrika.

So erwünscht hiernach eine Funkverbindung zwischen Deutschland und seinen Kolonien war, waren doch trotz aller technischen Fortschritte die ganz besonderen Schwierigkeiten nicht zu verkennen. Es handelte sich um Entfernungen von 5 500 bis 6 000 km. Außerdem war auch hier wie bei den kleineren für den Verkehr mit Schiffen oder innerhalb der Schutzgebiete bestimmten Anlagen mit heftigen Störungen des Empfangs durch Gewitterentladungen zu rechnen; diese Störungen mußten sogar bei den größeren Empfangsantennen noch mehr in die Erscheinung treten. Nach Lage der geographischen und sonstigen Verhältnisse war eine rein deutsche Funkverbindung zunächst zwischen Deutschland und Kamerun (Entfernung rd. 5 500 km) zu erstreben. Diese Frage wurde bereits im Juni 1908 in dem »Ausschuß für gemeinsame Arbeiten auf dem Gebiet für Funktelegraphie« und dann später immer wieder erörtert. Man war sich von vornherein klar, daß unbeschadet des großen Anteils, den die Wissenschaft an den Fortschritten der Funktelegraphie hat, die hier vorliegenden Fragen nicht durch theoretische Forschungen und Laboratoriumsversuche entschieden werden konnten, sondern nur durch Versuche unter den wirklichen Verhältnissen. Dabei mußte man, wenn die Versuche in zweckmäßiger und wirtschaftlicher Weise durchgeführt werden sollten, vom Kleineren zum Größeren fortschreiten. In diesem Sinne wurden im Herbst 1909 auf Veranlassung des Reichs-Postamts, des Reichs-Kolonialamts und des Reichs-Marineamts mit verfügbaren Mitteln die ersten Versuche angestellt, nachdem die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie ihre nach dem System der Knallfunken betriebene Versuchsgroßfunkstelle Nauen mit ihrem System der tönenden Löschfunken ausgerüstet und die Leistung von 6 kW auf 20 kW Antennenenergie, d. h. so weit gesteigert hatte, als es zur Überbrückung einer Entfernung von etwa 6 000 km nach den damaligen Erfahrungen notwendig erschien. Da eine dem Stande der Technik entsprechende Anlage zur Erprobung der notwendigen Größe der Gegenfunkstelle, der Bauart und Höhe der Türme, des Umfangs und der Form

der Antennengebilde fehlte, mußten als notdürftiger Ersatz einige auf zwei Woermann-Dampfern eingebaute Empfangsanlagen dienen, die auf der Hinreise nach Kamerun sowie auf der Rückreise festzustellen hatten, auf welche Entfernungen ein Empfang von Nauen möglich war. Die Versuche, die im Jahre 1909 mit einer Wellenlänge von 1 000, 1 500, 1 600 und 2 000 m stattfanden, ergaben, daß zwar einzelne Zeichen bis zu 4 600 km empfangen wurden, daß aber eine gute Verständigung nur etwa bis zur Hälfte der Entfernung Kameruns erreicht wurde und daß einzelne Wörter bis zu rund 3 600 km aufgenommen wurden. Bei der eingehenden Prüfung des Ergebnisses kam man zu dem Schluß, daß die Schiffsantenne für den Empfang auf so große Entfernungen doch nicht ausreichte, weil sie wegen ihrer geringeren Größe weniger Energie aufnahm und ihr Wirkungsgrad dadurch verringert wurde, daß sie mit künstlichen Mitteln auf die Eigenschwingung der Großfunkstelle gebracht werden mußte. Die Notwendigkeit guter Resonanz zwischen der Gebe- und der Empfangseinrichtung bestätigten weitere Versuche zwischen Nauen und der von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie für die österreichische Regierung erbauten Großfunkstelle in Pola (mit den Wellen 1 500 und 2 000 m) insofern, als dabei wesentlich höhere Empfangsstärken festgestellt wurden als im Verkehr mit den neben der Funkstelle liegenden Schiffen — bei einer Wellenlänge von 1 600 m war die Empfangslautstärke 21mal, bei einer Länge von 2 000 m 28mal stärker.

Im Frühjahr 1910 unternommene Versuche mit dem Dampfer »Bosnia« auf der Fahrt nach New York ergaben mit der 2 000-m-Welle eine Reichweite von fast 5 000 km.

Nach diesem Ergebnis war auf weitere Erfolge zu hoffen, wenn die gewonnenen Erfahrungen verwertet wurden. In den Reichshaushalt für 1911 wurden daher 200 000 ℳ für Fortsetzung der Reichweitenversuche eingestellt. Bei den neuen Versuchen mußte bei der Sendefunkstelle auf weitere Vergrößerung der Energie hingewirkt und zum Empfang mußte an Stelle der kleinen Schiffsantenne eine Empfangsantenne hergestellt werden, die derjenigen der Sendefunkstelle an Größe in elektrischer Beziehung einigermaßen gleichkam. Das ließ sich nur auf dem Festland ermöglichen. Die Gesellschaft erbot sich, eine entsprechende Empfangsstelle mit einem bewegbaren Haus und den nötigen Apparaten in Kamerun zu errichten und auf Empfang von Nauen zu versuchen. An der Küste bei Duala konnte man die Anlage nicht aufstellen, da der Kamerunberg in der Richtung nach Deutschland hinderlich gewesen wäre. Für den Fall, daß sich die atmosphärischen Störungen in Kamerun als zu bedeutend erwiesen, sollte die Anlage in Togo versucht werden.

Mit Rücksicht auf günstigere Verkehrs- und geographische Verhältnisse (Telegraphenlinie, Hinterlandeisenbahn) bestimmte man später als Ort der Empfangsstelle zunächst Togo. Die Gesellschaft hatte einen geeigneten Platz in der Gegend von Atakpame oder Sokode durch Vorversuche zu ermitteln. Nach den Bedingungen hatte die Gesellschaft bei der Großfunkstelle Nauen zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit die vorhandene Schirmantenne weiter zu vergrößern, die Antennenenergie durch Aufstellen eines größeren Senders auf 35 bis 45 kW zu steigern und außerdem eine zweite Einrichtung mit einer Antennenleistung von mindestens 80 kW aufzustellen und den eisernen Gitterturm zur Vergrößerung der Antenne von 100 m auf 200 m zu erhöhen. Die Erhöhung der Antennenenergie auf 35 kW erfolgte 1910/11. Als Gegenfunkstelle sollte die Gesellschaft eine den Größenverhältnissen der Anlage in Nauen entsprechende Empfangsstelle für die Dauer der Versuche in Togo errichten und betreiben. Als Antennenträger für diese Anlage dienten drei in Abständen von etwa 225 m hintereinander auf Steingrundmauern aufzustellende 75 m hohe eiserne Gittertürme aus Profileisen. Die Turmspitzen sollten wagerechte, dachförmig ausgespannte Antennendrähte tragen. 42tägige Versuchsreihen — abgesehen von Vorversuchen mit einer Ballonantenne in Togo — waren in der Weise vorgesehen, daß die Großfunkstelle Nauen zweimal täglich an 40 aufeinander folgenden Tagen zu gewissen Tages-

19*

und Nachtstunden mit mindestens 80 kW Antennenenergie gab. Auch Versuche mit dem 35-kW-Sender sowie Versuche in Kamerun konnte das Reich verlangen. Im Falle des Gelingens der Reichweitenversuche wollte man nach einem Beschluß des Ausschusses vom Mai 1911 in Togo oder Kamerun eine Großfunkstelle und in Ost- und Südwestafrika zur Verbindung dieser Schutzgebiete untereinander und mit der entweder sogleich oder später zu errichtenden Großfunkstelle in Togo oder Kamerun zwei Großfunkstellen errichten. Die Herstellung dieser Anlagen in Afrika sollte unabhängig von den für den Küstenverkehr geplanten kleineren Funkstellen erfolgen.

Der Platz für die Empfangsstelle in Togo wurde von den Vertretern der Gesellschaft schließlich bei Anae, eine Tagereise nördlich von Atakpame, dem Endpunkt der Hinterlandbahn, an der Straße nach Sokode, gewählt. An Stelle der aus leichten Stahlrohren bestehenden Rendahlmaste, die leicht zu befördern sind, keiner Grundmauern bedürfen und mit dem sogenannten Kippverfahren in kurzer Zeit leicht aufgerichtet werden können, und die man ausgewählt hatte, um sie für die mannigfachen Versuche an verschiedenen Orten aufstellen zu können, mußte eine schwerere Bauart gewählt werden. Die Rendahlmaste erwiesen sich für die tropischen Verhältnisse als zu wenig widerstandsfähig. Ein Tornado warf zwei bereits aufgerichtete Türme um, und bald darauf wurden abermals drei vollständig aufgestellte Maste umgestürzt und zerstört. Nunmehr gelangten eiserne Gittermaste aus Winkeleisen zur Aufstellung, die nach menschlichem Ermessen jedem Tornado standhalten mußten.

In der Nacht zum 7. Juni 1911 glückte zum ersten Male fünf Minuten lang eine Aufnahme der Zeichen von Nauen, und zwar mit Hilfe eines Fesselballons von 10 cbm, der nach Einsturz der Türme als Antennenträger diente und sich 150 m über dem Erdboden befand, während die Gesamtlänge des Empfangsdrahtes 300 m betrug. Neben den Zeichen von Nauen hatte die Empfangsstelle auch Zeichen von der englischen Großfunkstelle in Poldhu erhalten, wenn auch die einzelnen Wörter nicht entzifferbar waren.

Damit war zum ersten Male die drahtlose Brücke zu der fernen afrikanischen Kolonie geschlagen und in kaum mehr als zehn Jahren ein Fortschritt erreicht worden, wie es auf dem Gebiet der praktischen Verwertung technischer Erfindungen kaum ein Beispiel gibt. Gerade durch diese Schnelligkeit des Erfolges und angesichts der großen Schwierigkeiten verdienen die Leistungen der deutschen Funktechnik, die die ausländische dadurch weit übertraf, höchste Anerkennung.

Die Vorversuche Nauen–Kamina (Togo).

Diese Erfolge waren ermutigend, wenn auch nicht zu verkennen war, daß man bis zum betriebssicheren Verkehr noch einen weiten Weg zurückzulegen hatte.

Der Versuchsplatz bei Anae wurde später zugunsten eines anderen aufgegeben, der etwas weiter südlich in Kamina bei Atakpame, in unmittelbarer Bahnnähe 3,5 km vom damaligen Endpunkt der Hinterlandbahn, Agbonu, entfernt lag, und der auch der Lage nach geeigneter war.

Inzwischen wurden die Vergrößerungsarbeiten auf der Großfunkstelle Nauen weiter fortgesetzt, der Turm wurde auf 200m erhöht und die wagerechte Antennenfläche von 15 000 m² auf 140 000 m² vergrößert. Die Antenne wurde in der Mitte durch den hohen Turm, am Außenrand von 18 Holzmasten getragen, die von dem Turmfuß in einem Abstand von 400 m auf einen Kreis verteilt waren. Die Schwingungsenergie von 80 kW wurde nach dem System der tönenden Löschfunken aus einer Anfangsenergie von 200 kW und außerdem auch in Fom dauernder Schwingungen durch eine Hochfrequenzmaschine erzeugt.

Anfang Januar 1912 folgten weitere Versuche mit einer Antennenenergie von etwa 35 kW, die nach und nach bis auf etwa 80 kW gesteigert wurde, und mit einer Wellenlänge von 3 000, 3 500 und 5 000 m. Es wurden in Kamina zwar einige Zeichen von der Funkstelle Norddeich empfangen, aber sie konnten nicht entziffert werden. Dagegen wurde von Nauen nichts aufgenommen. Im Februar und März

aber gelang es mehrfach, einige zusammenhängende Sätze des von Nauen mit 50 kW Antennenenergie gegebenen Textes lesbar aufzunehmen. Es wurde von den europäischen Funkstellen Madrid (3 760 km), Rom (Coltano 4 200 km), Clifden (5 100 km) und Poldhu (4 900 km), von den afrikanischen Funkstellen Duala (1 100 km), Lüderitzbucht, Massaua, Tenerife u. a. sowie von der amerikanischen Funkstelle Glacebay (7 100 km) Empfang erzielt. Bei den Versuchen waren die Telegramme noch lesbar, wenn die atmosphärischen Störungen 20mal stärker waren als die ankommenden Zeichen. Es stellte sich heraus, daß eine Wellenlänge von 5 000 m nicht ausreichte, sondern daß sie auf 7 000 bis 9 000 m vergrößert werden mußte. Verwendet wurde in Togo eine geknickte Antenne mit drei Masten zu 75 m in einer Reihe mit 200 m Abstand, Richtung umgekehrt von Nauen; die Größe der Kapazitätsfläche betrug 35 000 qm. Die atmosphärischen Störungen waren beim Empfang mit längeren Wellen größer als bei kurzen. Die Morgenstunden erwiesen sich für die Übertragung günstiger als die Abendstunden, obwohl die Lautstärke nicht so groß war wie abends, aber die atmosphärischen Störungen waren gleichzeitig schwächer. Die von den Funkstellen Duala, Swakopmund und Muansa angestellten Beobachtungen der Nauener Sendeversuche blieben ergebnislos.

Die Versuche erlitten durch den Einsturz des 200-m-Turmes in Nauen am 30. März 1912 eine längere Verzögerung. Man stellte nun in Nauen eine gerichtete Antenne her, die aus 20 Drähten bestand und von zwei Eisengittermasten und zwei Rendahlmasten von je 120 m Höhe getragen wurde. Erst im Frühjahr 1913 konnten die Versuche fortgesetzt werden. In Togo empfing man mit einer von einem Turme zu 120 m und drei je 75 m hohen Türmen getragenen Empfangsantenne. Die Sendeantenne in Nauen war anfangs 900 m, später 750 m lang und erhielt eine Energie von 100 kW. Es wurden insgesamt an 52 Tagen Versuche angestellt. An 37 Tagen wurde Empfang erzielt, davon jedoch nur an 17 Tagen lesbarer Text aufgenommen. Die höchste Zahl der in einem Gebeabschnitt aufgenommenen Textwörter betrug 535, die größte Lautstärke 7 Ohm (parallel zum 4 000-Ohm-Fernhörer). Als günstigste Wellenlänge wurde die 4 500-m-Welle ermittelt. In den Fällen mit bester Lautstärke traten auch die atmosphärischen Störungen am meisten auf. Die Stärke der Störungen war häufig unter 0,1 Ohm. Eine Gesetzmäßigkeit bezüglich des Auftretens und der Stärke der Störungen ließ sich nicht feststellen. Die Ergebnisse waren nach allem noch wesentlich besser als die im Frühjahr 1912 erzielten und ließen mit Sicherheit erwarten, daß das gesteckte Ziel erreicht werden würde.

Weitere Versuche wurden auch von Bordfunkstellen beobachtet, die ebenfalls guten Empfang bestätigten. Auf der Fahrt nach Amerika wurden die Zeichen auf 3 421 km mit 50 Ohm Lautstärke zwischen 6 und 7 Uhr vorm. und einzelne Wörter auf 5 093 km mit 400 Ohm Lautstärke gehört. Eine Bordfunkstelle hörte auf der Fahrt nach Afrika die Zeichen in der Nacht auf 3 177 km.

Eine zweite Versuchsreihe begann am 4. Mai. In dem 21tägigen Zeitraum wurde nur an 6 Tagen lesbarer Empfang erzielt. Die Versuche wurden daher am 24. Mai abgebrochen. Man versuchte nach diesem Tage noch, durch Änderung der Antenne in Togo günstigere Ergebnisse zu erzielen. Ein Erfolg zeigte sich jedoch nicht. Die Empfangslautstärke in Togo besserte sich zwar gegenüber der in dem ersten Versuchsabschnitt erlangten wesentlich. Wegen der in dieser Jahreszeit auftretenden starken atmosphärischen Störungen und Gewitter war aber eine Aufnahme der Nachrichten nur in einigen Nächten möglich.

Von der Telefunken-Gesellschaft wurden dann wiederholt Versuche zwischen Nauen und Togo ausgeführt, um günstigere Antennenformen, verschiedene Wellenlängen und verbesserte Empfangseinrichtungen zu erproben. Dabei gelang es im allgemeinen wieder, einen erheblich besseren Empfang in Togo zu erzielen als bei den Versuchen im Frühjahr 1913. Im September 1913 begann man mit dem Bau eines 250 m hohen Eisengittermastes in Nauen, der die 120 m hohen Rendahlmaste

ersetzen sollte. Der Bau war Ende März 1914 beendet. Man entschloß sich im Februar 1914 zu einer weiteren 40tägigen Versuchszeit, die als den vom Reichs-Postamt gestellten Bedingungen (s. nachstehend) entsprechend anerkannt werden sollte, wenn in drei aufeinander folgenden fünftägigen Zeiträumen je 1 200 Wörter im Kamina fehlerfrei aufgenommen wurden. Die Versuche fanden vom 10. Februar 1914 an statt. Gesandt wurde von 9 Uhr nachm. bis 6 Uhr vorm. mit der Wellenlänge 4500 m in jeder vollen Stunde 20 Minuten lang mit dem tönenden Sender (etwa 80 kW Antennenenergie), außerdem Sonntags von 8 bis 11 Uhr vorm., und zwar jede volle Stunde 16 Minuten lang mit einer Wellenlänge von 9 400 m und jede halbe Stunde ebenso lange mit der Wellenlänge 6 800 m. — Bei der Wellenlänge 9 400 m war, obwohl die Lautstärken ziemlich gut waren, infolge der bedeutend größeren Störungen als bei der kleinen Welle ein Textempfang nicht möglich. Im übrigen gelang bereits in den ersten 15 Versuchstagen die erwähnte Mindestleistung. In dem ersten fünftägigen Versuchsabschnitt wurden 1 619, in dem zweiten 1 721 und in dem dritten 1 540 Wörter in Kamina aufgenommen. Vom 6. bis einschließlich 18. März konnten in jeder Nacht 5 bis 10 Telegramme — im ganzen 70 —, die der Großfunkstelle Nauen vom Reichs-Postamt zur Beförderung übermittelt worden waren, in Togo aufgenommen werden. In Kamina wurde mit der bereits fertiggestellten endgültigen Empfangsantenne aufgenommen, die von Norden nach Süden verlief, 3 755 m lang war, aus einem etwa 11 mm dicken Drahtseil bestand und von drei Türmen von je 75 m Höhe und vier Türmen von je 120 m Höhe getragen wurde (Abb. 1). Der Hauptturm in Nauen hatte eine Höhe von etwa 200 m erreicht; die Antenne war zur Zeit der Versuche in einer Höhe von 180 m angebracht. Die ankommenden Zeichen wurden in Kamina durch Liebenröhren verstärkt. Am besten kamen die Zeichen in den ersten Abendstunden (9 bis 11 Uhr MEZ.) und in den frühen Morgenstunden (5 und 6 Uhr MEZ.) an. Von 12 bis 4 Uhr nachts waren die Gewitterstörungen meist so stark oder die Zeichen kamen so schwach an, daß sie nicht aufzunehmen waren. Die niedrigste Lautstärke der Zeichen wurde mit 50, die größte mit 1 Parallelohm gemessen, während die Luftstörungen zwischen 2 und 0,01 Parallelohm schwankten. Es war noch möglich, den von Nauen gesandten Wortlaut in Kamina aufzunehmen, wenn die Stärke der Luftstörungen (nach Parallelohm gemessen) nicht mehr als das Dreißigfache der Lautstärke der ankommenden Zeichen betrug.

Die Funkstelle Muansa beobachtete die Reichweitenversuche. Sie hörte zwar mit einer Lautstärke von 200 Ohm Zeichen, von denen zu vermuten war, daß sie von Nauen herrührten. Die Aufnahme zusammenhängender Wörter war aber infolge der atmosphärischen Störungen, die sich durch andauerndes Rauschen, Knacken, Brodeln und Zischen im Fernhörer bemerkbar machten, nicht möglich; nur zweimal konnten einzelne Buchstaben aufgenommen werden.

Auf Grund des guten Ergebnisses wurde der Gesellschaft die für die ordnungsmäßige Durchführung der Versuche in Aussicht gestellte Beihilfe des Reichs von 192 700 ℳ gezahlt.

Die ersten Sendeversuche von Kamina fanden in der Nacht zum 1. April 1914 statt. Hierbei wurden die Zeichen von Kamina in Nauen mit einer Lautstärke von unter 1 Ohm bei Verwendung der dreifachen Verstärkung durch die Liebenröhre aufgenommen.

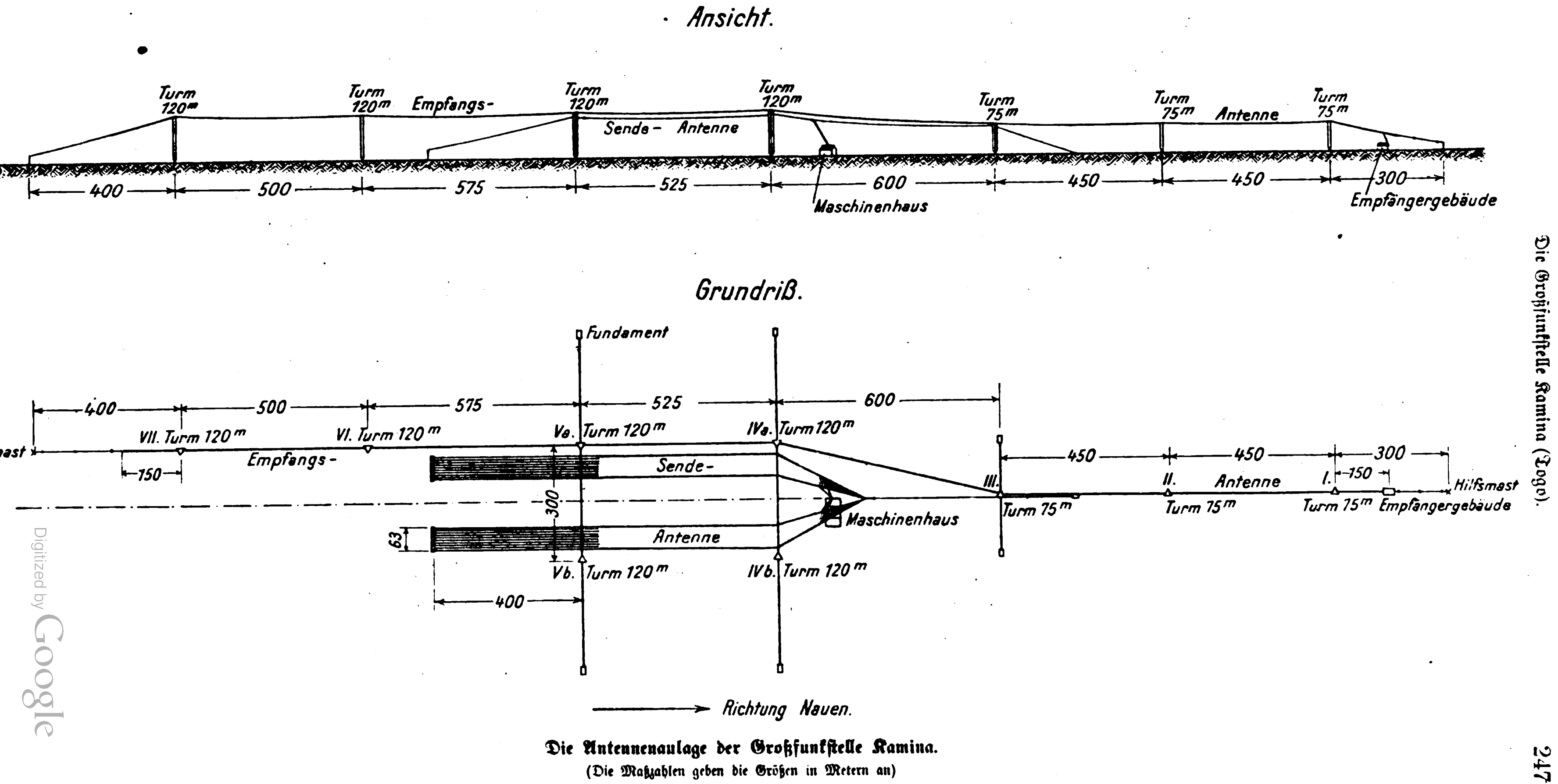
Kurz darauf hörte der Verfasser dieser Abhandlung in Nauen die Zeichen so deutlich, daß er den Wortlaut mühelos aufnehmen konnte.

Die Herstellung der Großfunkstelle Kamina (Togo).

Die Genehmigung für die Herstellung von Großfunkstellen in den deutschen Schutzgebieten in Afrika.

Bei der zunächst offengelassenen Frage, ob die für die Verbindung der afrikanischen Kolonien mit dem Mutterland geplante Großfunkstelle in Togo oder Kamerun zu errichten war, sprach manches für Kamerun. Es war das größere und wichtigere

Abb. 1.



Die Antennenanlage der Großfunkstelle Kamina.
(Die Maßzahlen geben die Größen in Metern an)

der beiden Schutzgebiete, und der Bestand der Großfunkstelle ließ sich daselbst sichern, während dies für das von englischen und französischen Gebieten eingeschlossene schmale Schutzgebiet Togo, das zur Abwehr von etwaigen Handstreichen nur über geringe militärische Kräfte verfügte, nicht zutraf. Anderseits stellten sich aber der Wahl eines geeigneten Platzes in Kamerun namentlich bezüglich der Beförderung der Apparate und Maschinen und der telegraphischen Verbindung mit der Küste Schwierigkeiten entgegen. Nach dem günstigen Ergebnisse der Vorversuche in Togo entschloß man sich daher, das Ergebnis weiterer Versuche nicht abzuwarten, sondern zur Herbeiführung einer baldigen Verbindung zunächst in Togo eine vollwertige Großfunkstelle zu erbauen. Kamerun war ja ohnehin durch die Küstenfunkstelle Duala an das koloniale Funknetz über die Togofunkstelle angeschlossen.

Obgleich der Kapitalbedarf und dementsprechend das wirtschaftliche Wagnis bei Funktelegraphenanlagen erheblich geringer ist als bei Kabelanlagen, hatte man doch davon Abstand genommen, die afrikanischen Großfunkstellen ebenso wie die Küstenfunkstellen für unmittelbare Rechnung des Reichs auszuführen. Die dabei zu lösende Aufgabe setzte eine Summe von Sondererfahrungen voraus. Bei der eigenartigen Natur der Funktelegraphie konnten unerwartete bautechnische und betriebstechnische Schwierigkeiten auftreten, die ein nach allen Richtungen hin bewegliches Privatunternehmen, das über einen Stab von auf diesem Gebiet erfahrenen Ingenieuren, Technikern und Beamten verfügt, leichter überwinden konnte als die Reichsverwaltung, die für die Errichtung und den Betrieb von großen Funktelegraphenanlagen in überseeischen Gebieten noch keine geschulten Kräfte besaß. Die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie kam in erster Linie für die Errichtung der Großfunkstellen in Betracht. Zu ihren Gunsten sprach hauptsächlich, daß sie in allen Weltteilen festen Fuß gefaßt und bereits eine große Zahl von Funkstellen im Ausland sowie die Anlagen in den deutschen Schutzgebieten errichtet hatte, und daß sie ferner hierbei wie auch gelegentlich der Reichweiten- und Vorversuche zur Überbrückung der Entfernung zwischen Deutschland und Mittelafrika wertvolle Erfahrungen gesammelt hatte, die ohne weiteres den vorliegenden Plänen zugute kamen. Bis dahin hatte auch keine andere Gesellschaft eine solche Verbindung verbürgt oder ausgeführt.

Auf Grund dieser Erwägungen und des günstigen Ausfalls der Vorversuche erhielt die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie am 12. Juni 1913 eine Genehmigung für die Herstellung je einer unmittelbaren funktelegraphischen Verbindung zwischen Deutschland und Togo sowie zwischen Togo und Deutsch Südwestafrika auf die Dauer von 20 Jahren vom Tage der endgültigen Inbetriebnahme dieser Verbindung an unter folgenden Bedingungen.

Die Unternehmerin verpflichtete sich, auf ihre Kosten

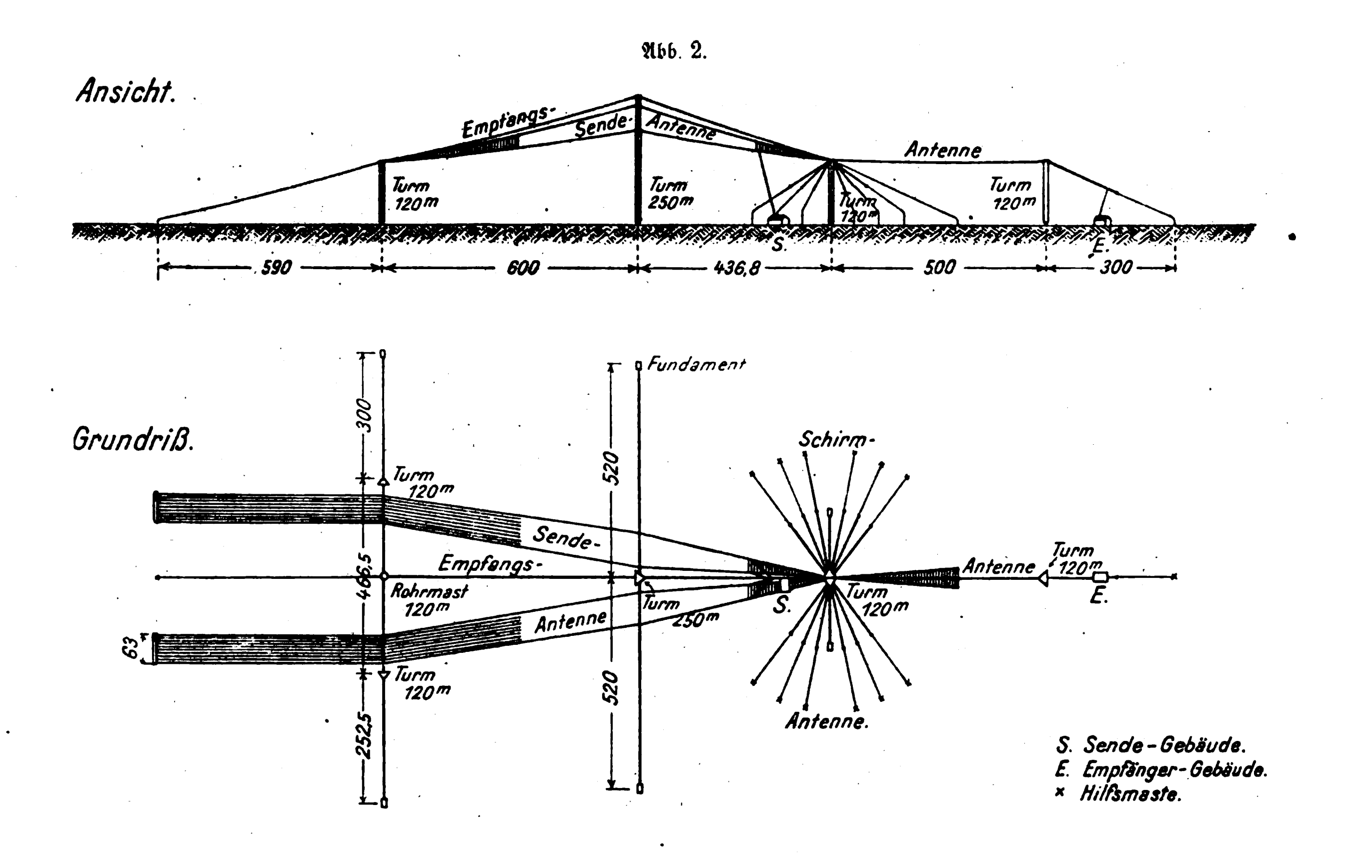
a) in Kamina bei Atakpame (Togo) eine Großfunkstelle zu errichten und auf die Dauer von 20 Jahren zu betreiben, die imstande war, mit der Großfunkstelle Nauen sowie mit einer Großfunkstelle in Deutsch Südwestafrika und einer in Deutsch Ostafrika geplanten Großfunkstelle zu verkehren;

b) ihre Großfunkstelle Nauen so zu vergrößern und zu verbessern, daß zwischen ihr und der Großfunkstelle in Togo ein wechselseitiger Verkehr möglich war;

c) bei Windhuk (Deutsch Südwestafrika) eine Großfunkstelle zu errichten und auf die Dauer von 20 Jahren zu betreiben, die imstande war, mit der Anlage in Togo und der für Ostafrika geplanten Großfunkstelle zu verkehren.

Auf Verlangen des Reichs hatten die unter a bis c genannten Großfunkstellen soweit wie möglich auch mit anderen in- und ausländischen Funkstellen zu verkehren. Zwischen den Großfunkstellen in Togo und Nauen sollte im allgemeinen täglich wenigstens für die Dauer von 4 Stunden ein wechselseitiger Verkehr mit einer Telegraphiergeschwindigkeit von mindestens 75 Buchstaben in der Minute möglich sein. Wenn an einzelnen Tagen diese Leistung wegen atmosphärischer Störungen in Togo nicht erreicht

Abb. 2.



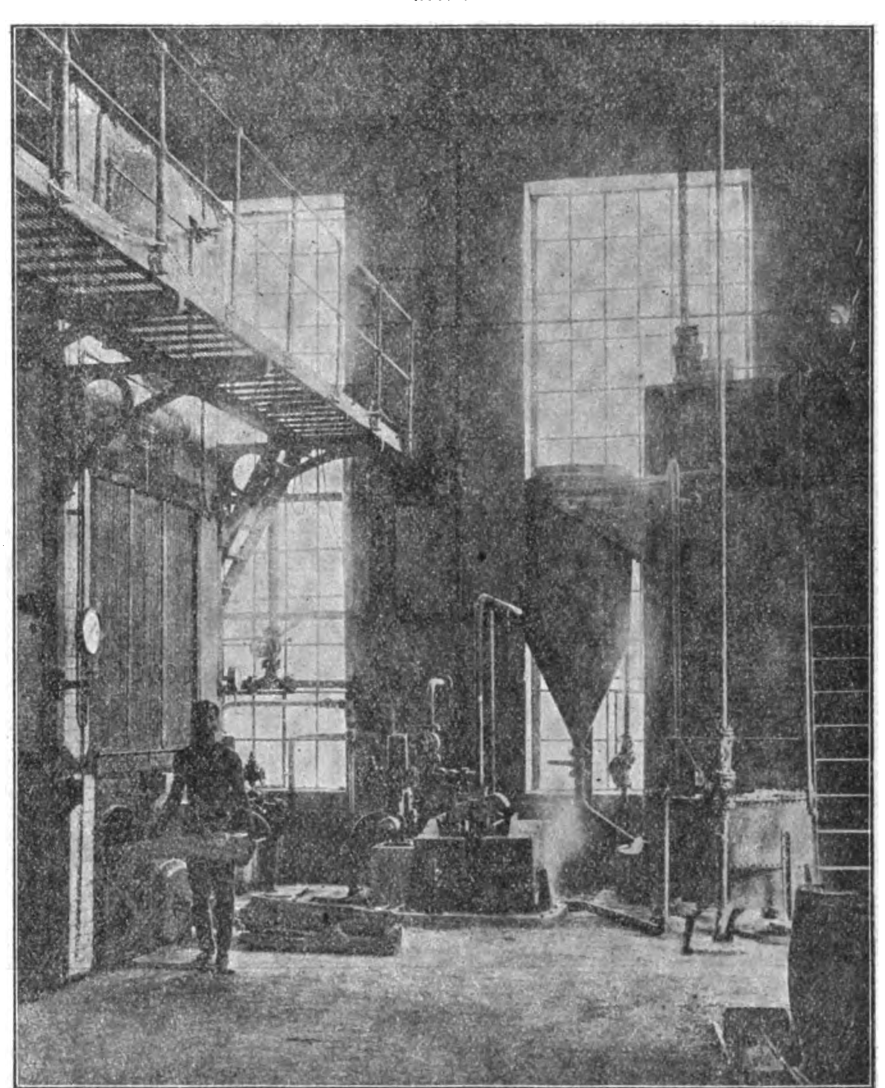
Die Antennenanlage der Großfunkstelle Nauen.
(Die Maßzahlen geben die Größen in Metern an)

wurde, sollte als Mindestleistung gelten, daß innerhalb je 5 aufeinander folgender Tage mindestens 1 200 gebührenpflichtige Wörter zu 10 Buchstaben nach jeder Richtung hin übermittelt werden konnten. Für die Verbindung Togo–Südwestafrika mußte täglich wenigstens 4 Stunden ein sicherer wechselseitiger Verkehr mit einer Telegraphiergeschwindigkeit von mindestens 75 Buchstaben in der Minute durchführbar sein. Bei längerem Ausfall des Verkehrs infolge atmosphärischer Störungen sollte die Reichsbeihilfe gekürzt werden. Sie sollte für die Funkstelle in Togo 592 000 ℳ und für die Funkstelle in Südwestafrika 454 000 ℳ vom Tage der endgültigen Inbetriebnahme für den öffentlichen Verkehr auf die Dauer von 20 Jahren betragen. Die endgültige Inbetriebnahme der Verbindung Nauen–Togo sollte erfolgen, wenn während des Probebetriebs die vorgeschriebenen Leistungen wenigstens für 30 Tage erreicht worden waren. Die Verbindung Togo–Südwestafrika sollte endgültig in Betrieb genommen werden, wenn 8 Tage hintereinander täglich 400 Wörter zu je 10 Buchstaben in jeder Richtung mit einer Geschwindigkeit von 75 Buchstaben in der Minute hatten befördert werden können. Das Reich behielt sich das Recht vor, die Funkstellen in Togo und Südwestafrika jederzeit käuflich zu erwerben. Zur Abwicklung des Verkehrs Deutschland–Togo hatte die Unternehmerin die Funkstelle Nauen gegen eine vom Reiche zu zahlende Jahresvergütung von 111 500 ℳ zur Verfügung zu stellen und durch ihre Angestellten zu betreiben. Dem Reiche wurde das Vorkaufsrecht auf die Funkstelle Nauen, die jederzeit angekauft werden konnte, eingeräumt. Das Reich sollte die bestimmungsmäßigen End- und Durchgangsgebühren für die aus Deutschland und seinen Hinterländern sowie die aus den deutschen Schutzgebieten und deren Hinterländern herrührenden oder dahin gerichteten Telegramme, die über die unter diese Genehmigungen fallenden Funktelegraphenverbindungen befördert wurden, und außerdem von sämtlichen Gebühren für die Beförderung von Telegrammen über diese Verbindungen einen Anteil von 75 v H erhalten. Das Reich konnte die Funkstelle jederzeit vorübergehend durch eigene Beamte bedienen lassen. Auf den Betrieb der drahtlosen Verbindungen sollten der Internationale Telegraphenvertrag und der Internationale Funktelegraphenvertrag nebst den Ausführungsübereinkünften sowie die besonderen Vorschriften des Reichs für den Funktelegraphendienst Anwendung finden. Die Festsetzung der Gebühren, der Abschluß von Verträgen mit anderen Telegraphenverwaltungen über die Leitung der Telegramme und die Gebühren sowie der Abschluß von allen Verträgen mit anderen Regierungen unterlagen der Genehmigung des Reichs. Deutsche Regierungstelegramme sollten eine Gebührenermäßigung von 50 v H genießen. Die Unternehmerin war verpflichtet, die in Deutsch Ostafrika zum Verkehr mit Funkstellen in Togo und in Südwestafrika vorgesehene Großfunkstelle auf Verlangen des Reichs im Rechnungsjahr 1914 zu errichten. Ob darüber hinaus die Großfunkstelle in Ostafrika noch weitergehende Aufgaben zu erfüllen haben würde, blieb der Bestimmung des Reichs vorbehalten. Für die Errichtung und den Betrieb dieser Funkstelle sollte der Gesellschaft ebenfalls eine Beihilfe gezahlt werden. Das Reich konnte die Unternehmerin durch Betriebsversuche feststellen lassen, ob zwischen Nauen einerseits und den Großfunkstellen in Südwestafrika und Ostafrika anderseits ein unmittelbarer Verkehr möglich war, oder durch welche Mittel ein solcher Verkehr erreicht werden könnte. Dem Reichs-Postamt sollte die Möglichkeit gewährt werden, sich jederzeit über den Stand des sich aus dieser Genehmigung ergebenden Unternehmens zu unterrichten.

In einem besonderen Abkommen wurde bestimmt, daß die Unternehmerin kein Alleinrecht auf die funktelegraphische Beförderung von Telegrammen zwischen Deutschland und den afrikanischen Schutzgebieten und zwischen diesen untereinander besaß. Über den Probebetrieb wurde vereinbart, daß er den Nachweis liefern sollte, ob die einzelnen Teile der Anlagen für sich und im Zusammenarbeiten bei voller Belastung allen Anforderungen genügten, welche Wellenlängen sich bei Tage und bei Nacht für den Betrieb am besten eigneten, und wie die Betriebszeiten zu wählen sein würden.

Die Großfunkstelle Nauen mußte für den Verkehr nach Afrika wie folgt vergrößert werden. Es wurde ein tönender Sender mit 100 kW Schwingungsenergie in der Antenne aufgestellt. Als Antennenträger wurden ein Hauptturm von 252 m Höhe und fünf Türme von je 120 m Höhe vorgesehen. Die Sendeantenne sollte aus 20

Abb. 3.



Die Kesselanlage der Großfunkstelle Kamina.

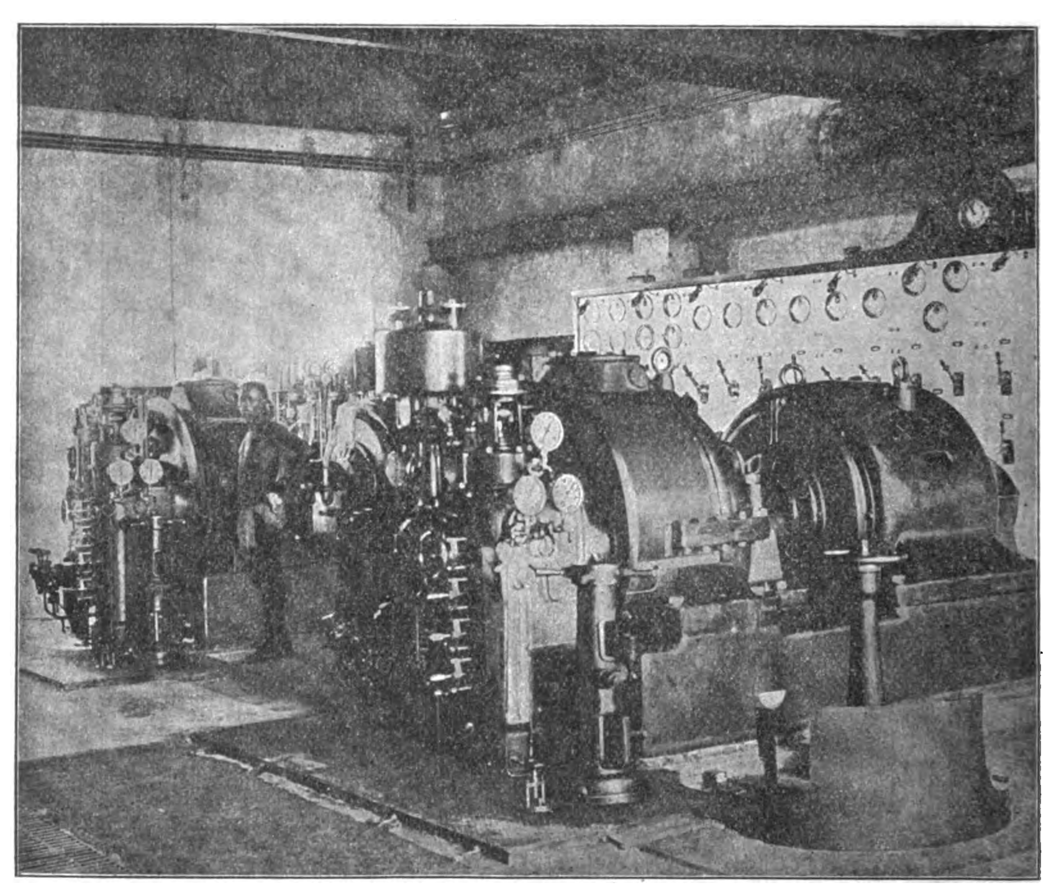
4 mm starken Bronzelitzen von 800 m Länge, die Empfangsantenne aus zwei je 9 mm starken Bronzelitzen von 1 700 m Länge bestehen. Die Anordnung ist aus der Abb. 2 ersichtlich.

Die Beschreibung der Großfunkstelle Kamina.

Die Großfunkstelle in Togo, für die man an dem für die Versuche verwandten Platz in Kamina bei Atakpame festhielt, war für eine Antennenenergie von etwa

100 kW vorgesehen; für die Verbindung zwischen der Großfunkstelle und der Küstenanlage in Lome waren Zusatzapparate für 2,5 kW Antennenenergie in Aussicht genommen. Als Antennenträger dienten drei eiserne Gittermaste von je 75 m Höhe und sechs von je 120 m Höhe; von den letzten waren vier mit um 7 m überragenden Aufsätzen für die Empfangsantenne versehen. Die Sendeantenne bestand aus 20 Bronzelitzen (5 mm Durchmesser) von 600 m Länge, die Empfangsantenne aus einem Bronzeseil (12 mm) von 3 350 m Länge, die Erdungsanlage aus 30 Kupfer-

Abb. 4.



Der Turbinenraum der Großfunkstelle Kamina.

blechplatten (1 qm), das oberirdische Gegengewicht aus 20 Kupferdrähten (2,5 mm) von etwa 1 600 m Länge. Für die Zusatzfunkstelle war außerdem eine kleine Sende- und Empfangsantenne vorgesehen.

Zur Kraftanlage gehörten

die Dampferzeugungsanlage mit 3 Wasserrohrkesseln (davon einer als Vorrat), eingerichtet für Holzfeuerung; vgl. Abb. 3. Das Holz sollte von einer im Schutzgebiet gelegenen Aufforstung bezogen werden. Auch während des Feldzugs wurde mit Holz, das in der Nähe gewonnen wurde, gefeuert. Diese Betriebsweise hat sich gut bewährt. Die Dampferzeugungsanlage war mit allen erforderlichen Nebenapparaten, wie Wasser- und Dampfmesser, Wasserreiniger, Ringrohrleitung, Ekonomiser und Saugzuganlage

ausgerüstet. Zur Rückkühlung des Dampfes war ein gewaltiges 30 m hohes Rückkühlwerk vorhanden;

die Turbinen- und Dampfmaschinenanlage, bestehend aus 2 Dampfturbinen von 500 PS und 2 stehenden Dampfmaschinen von 120 PS (davon je eine als Vorrat, überhaupt waren alle Teile der Kraftanlage in zweifacher Ausführung vorhanden), vgl. Abb. 4;

die Starkstromanlage mit folgenden Teilen

2 Wechselstromerzeugern, jeder von etwa 350 kW (davon einer als Vorrat), direkt gekuppelt mit je einer Dampfturbine;

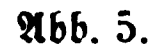
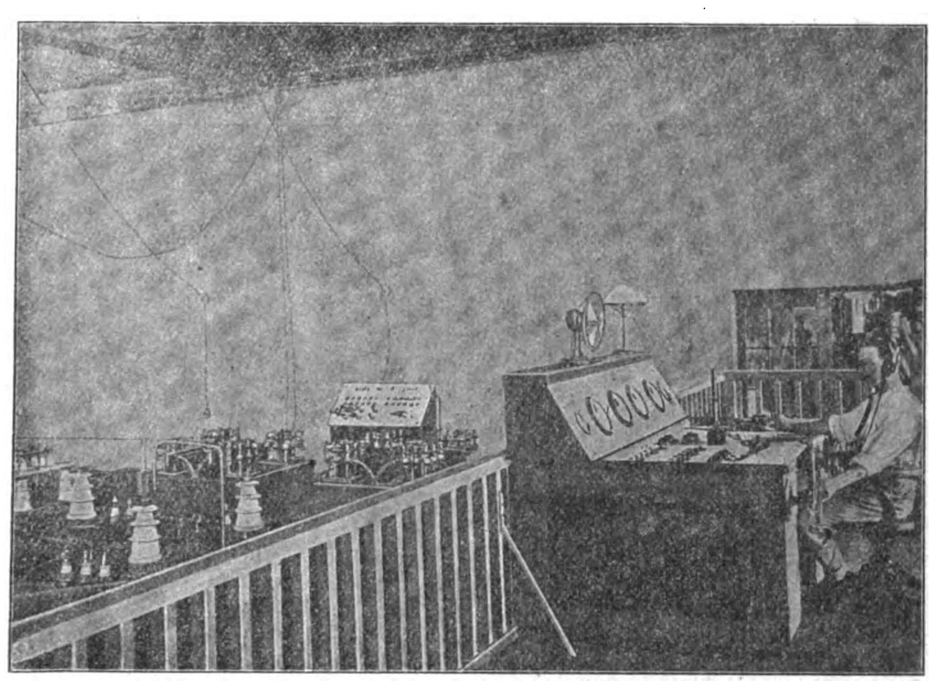


Abb. 5.



Der Senderaum der Großfunkstelle Kamina.

2 Gleichstrommaschinen von je 75 kW und 220 bis 250 Volt (eine als Vorrat), direkt gekuppelt mit je einer der 120pferdigen Dampfmaschinen, zur Erregung der Wechselstromerzeuger, Ladung der Sammlerbatterie, zum Antrieb von Entlüftern usw.;

1 Sammlerbatterie mit 131 Zellen, 259 Amperestunden bei einstündiger Entladung;

1 Sonderladesatz, bestehend aus Gleichstrommotor und Zusatzdynamo von rund 15 kW, 20 bis 120 Volt;

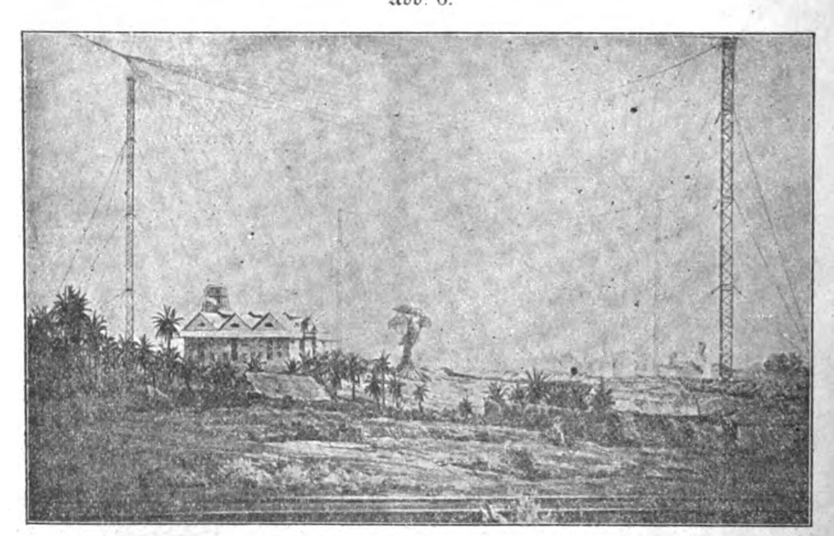
1 Gleichstrom-Wechselstrom-Umformer von 10 kW (für den Zusatzsender).

Die Sendeanlage bestand aus dem großen Sender (100 kW Schwingungsenergie in der Antenne für die Wellen 3 500, 4 200, 5 500, 7 500 und 9 500 m) und aus dem Zusatzsender (2,5 kW Schwingungsenergie) für einen Wellenbereich von 600 bis 1 400 m. Zur Empfangsanlage gehörten 3 Hörempfänger mit einem stetigen Wellenbereich von 200 bis 14 000 m für die Großfunkstelle und von 300 bis 2 500 m für die Zusatzanlage. Abb. 5 stellt den Senderaum dar.

Zu den Gebäuden der Funkstelle gehörten: das Sendehaus (Abb. 6) — bestehend aus Kesselhaus, Maschinenhaus, Hochfrequenzraum, Sammlerraum, Brennholzschuppen, Werkstatt, Lager — das Wohnhaus für den Leiter, das Empfängerhaus, ein Wohnhaus für die Telegraphisten (Abb. 7) sowie eins für die Maschinisten.

Zwischen der Ortschaft Agbonu, Station der Togo-Hinterlandbahn, und der Funkstelle war zur Beförderung der Eisenteile für die Antennenträger, die Maschinen usw. eine Feldbahn von über 5 km Länge gebaut. Am Bahnhof von Agbonu stand ein 5-Tonnen-Kran, der über das Gleis der Togobahn und der Feldbahn hinwegreichte und eine unmittelbare Überleitung der Güter ermöglichte (Abb. 8). Die Feldbahn führte durch den Busch neben der von der Erbauerin hergestellten Fahrstraße nach Kamina. Auf dem Platze der Funkstelle ging ein Zweig zu einer Sandgewinnungsstelle ab. Der Sand diente zur Anfertigung von Zement und Ziegeln, die allenthalben zum Bau der festen Häuser benutzt wurden. Auf dem Gelände befanden sich drei

Abb. 6.



Das Sendehaus und die Antennenanlage der Großfunkstelle Kamina.

tiefe Brunnen, aus denen das Wasser mit elektrischen Kreiselpumpen in den 10 m hohen Wasserbehälter gehoben wurde (Abb. 9). Von hier aus lief es dann den verschiedenen Verbrauchsstellen im Dampfkesselhaus sowie in den Wohnhäusern, der Ziegelei, den Waschplätzen usw. zu. Unweit des Wasserbehälters befand sich die Ziegelei.

Das Riesengelände (Abb. 10 und 11), das eine Fläche von 4 qkm bedeckte und von einer 4 km langen Feldbahn und 8 km langen Wegen durchquert wurde, war von der Schutzgebietsverwaltung unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden. Mancherlei Schwierigkeiten hatten einen glatten Fortgang der Bauarbeiten verhindert: Ausbruch von Feuer, Versinken von Bauteilen in der Brandung in Lome beim Löschen u. a. Der Eröffnung der Anlage sollte ein Probebetrieb mit Nauen vorangehen. Er wurde am 20. Juni 1914 begonnen, aber infolge des Kriegsausbruchs eingestellt.

Die Großfunkstelle Kamina im Kriege.

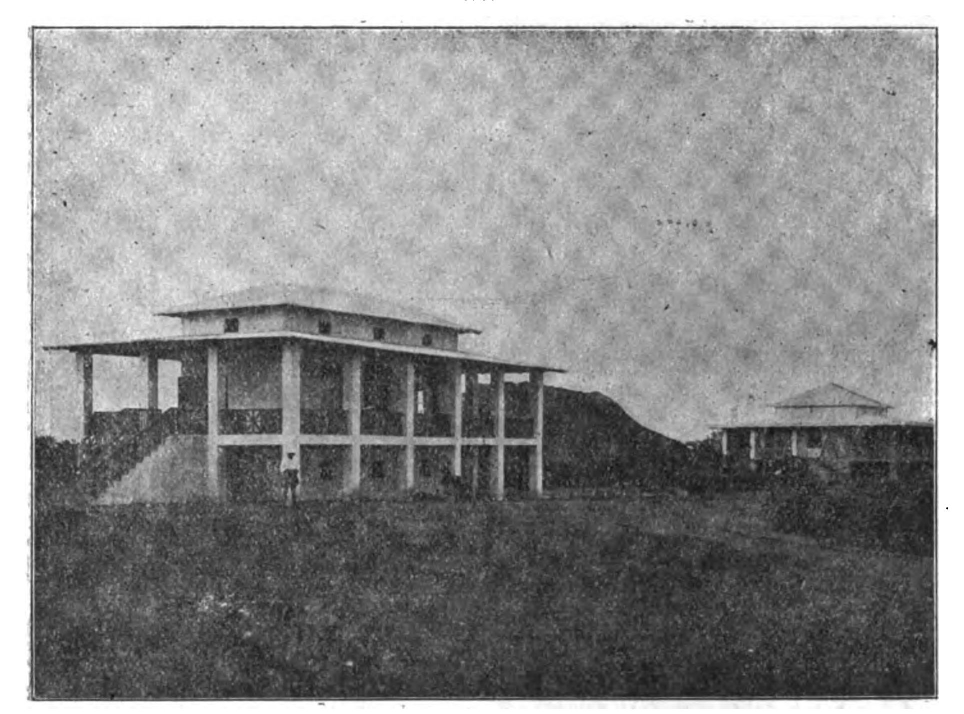
Leistungen.

Der Krieg, der der Fortführung des Werkes zur Schaffung eines deutschen Kolonialfunknetzes Einhalt gebot, gab Gelegenheit, zu zeigen, ob die Großfunkstelle Kamina auch diese harte Prüfung zu bestehen vermochte. Das ist in vollem Maße der Fall gewesen.

Kurz nach der englischen Kriegserklärung und nachdem ein Neutralitätsvorschlag des Gouverneurs des Schutzgebiets Togo von dem Gouverneur der englischen Goldküstenkolonie abgelehnt worden war, kamen zwei englische Unterhändler aus der Goldküste nach Lome, um wegen der Übergabe Lomes und eines Teiles des Schutzgebiets mit dem Gouverneur zu verhandeln. Dieser mußte Lome aufgeben und ordnete an, daß der Ort am nächsten Tage den Engländern übergeben werden sollte, während sich die dienstfähigen Europäer mit der Polizeitruppe unter seinem Befehl nach Kamina begeben sollten, um da der Anweisung des Reichs-Kolonialamts gemäß die Großfunkstelle zu verteidigen. Bei der Räumung Lomes und des Hinterlandes wurde in der Nacht zum 7. August 1914 die Küstenfunkstelle Lome derart unbrauchbar gemacht,



Abb. 7.



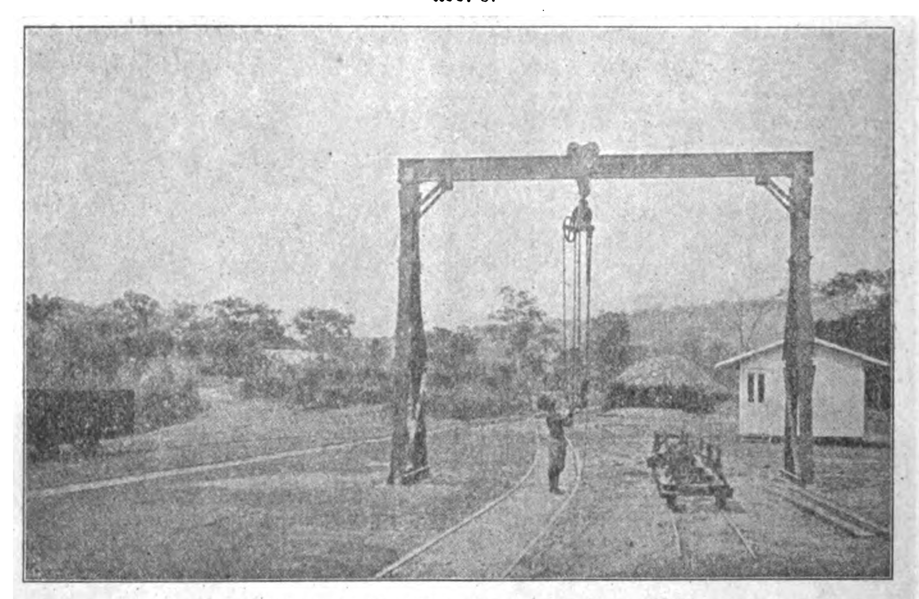
Das Empfänger- und Telegraphistenhaus der Großfunkstelle Kamina.

daß eine Wiederherstellung außerordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich wurde. Der Turm der Funkstelle wurde umgelegt.

Die Großfunkstelle Kamina hat außerordentlich wertvolle Dienste geleistet, obgleich der Probebetrieb noch nicht beendet und die Anlage noch nicht abgenommen worden war und noch nicht alle endgültigen Apparate besaß. Zunächst stand die Großfunkstelle dauernd empfangs- und sendebereit für die Gegenanlage in Nauen. Dann wurden für den Verkehr mit den Funkstellen Nauen, Windhuk und Duala geeignete, als günstig für die einzelnen Anlagen ermittelte Empfangs- und Sendezeiten festgesetzt. Im Verkehr mit Nauen und mit Windhuk wurde am Tage mit der 6 000-m-, nachts mit der 4 500-m-Welle gearbeitet. Duala sandte tags mit der 2 500-m-, nachts mit der 1 600-m-Welle, Kamina immer mit der 4 300-m-Welle. Wichtig war der Verkehr Kamina–Duala vor allem nach der Zerstörung der Küstenfunkstelle Lome.

Die Warnung der in der Reichweite Kaminas liegenden Handelsschiffe und die Aufforderung, neutrale Häfen aufzusuchen, haben gute Erfolge gehabt, denn, wie bekannt wurde, war die Zahl der in feindliche Hände geratenen Schiffe sehr gering. Aus einer Statistik, die nach einer Umfrage der Wissenschaftlichen Kommission des Preußischen Kriegsministeriums aufgestellt worden ist, ergibt sich, daß durch die Warnungsrufe der deutschen Funkstellen der heimischen Volkswirtschaft insgesamt 800 000 Tonnen Frachtraum erhalten worden sind. Die Hamburg-Amerika-Linie hat 47 Dampfer mit 287 237 Bruttotonnen als durch die Funktelegraphie gerettet angegeben und beziffert den Wert der geretteten Dampfer auf 93,3 Millionen Mark. Bei diesem Rettungswerk sind die deutschen überseeischen Funkanlagen, vor allem die Großfunkstellen Kamina und Windhuk, nicht unerheblich beteiligt gewesen.

Abb. 8.



Der Ladekran für den Bau der Großfunkstelle Kamina.

Von größtem Nutzen war die Großfunkstelle Kamina dadurch, daß nach der Unterbrechung des deutschen Kabels für den wichtigen Verkehr der westafrikanischen Kolonien der Heimat ein unabhängiger Weg zur Verfügung stand. So konnten sogar Telegramme von Westeuropa nach Berlin, die wegen der Unterbrechung der Verbindungen in Europa ihre Bestimmung nicht erreicht hatten, auf dem großen Umweg über Spanien—Teneriffa—Monrovia—Lome (über das Kabel der Deutsch-Südamerikanischen Telegraphengesellschaft) und dann drahtlos über Kamina nach Nauen befördert werden. Auf Grund einer Vereinbarung mit der Kabelstation Pernambuco wurde ein nicht unbeträchtlicher Teil des auf ihr vorliegenden Verkehrs von Südamerika nach Deutschland über Lome—Kamina geleitet, der nach der Unterbrechung des deutschen Kabels, am 5. August 1914, wegen der starken Beanspruchung der ausländischen Ersatzwege oder aus sonstigen Gründen überhaupt nicht oder nur mit sehr großen Verzögerungen hätte abfließen können. Daß auch eine unmittelbare einseitige Verbindung von Kamina nach Deutsch Ostafrika erreicht wurde, konnte später festgestellt werden. Die Nachrichten von Kamina, u. a. auch wichtige amtliche Telegramme, wurden von einer mit Hilfe von Apparaten der Bordfunkstellen und der zerstörten Funkstelle Daressalam hergestellten Anlage aufgenommen. Der Sicherheit halber wurde

Windhuk ersucht, seinerseits die Telegramme für Deutsch Ostafrika ebenfalls abzugeben. Auch vom militärischen und politischen Standpunkt war die dauernde Verbindung mit Berlin und die Vermittlung der amtlichen Nachrichten nach Duala und Windhuk sehr vorteilhaft. Die Verbindung von Kamina nach Duala hat gut gearbeitet; damit haben sich die Befürchtungen, die früher erwähnt wurden, als nicht stichhaltig erwiesen. Auch von Duala konnten alle Telegramme in Kamina aufgenommen und so ihrer

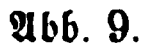
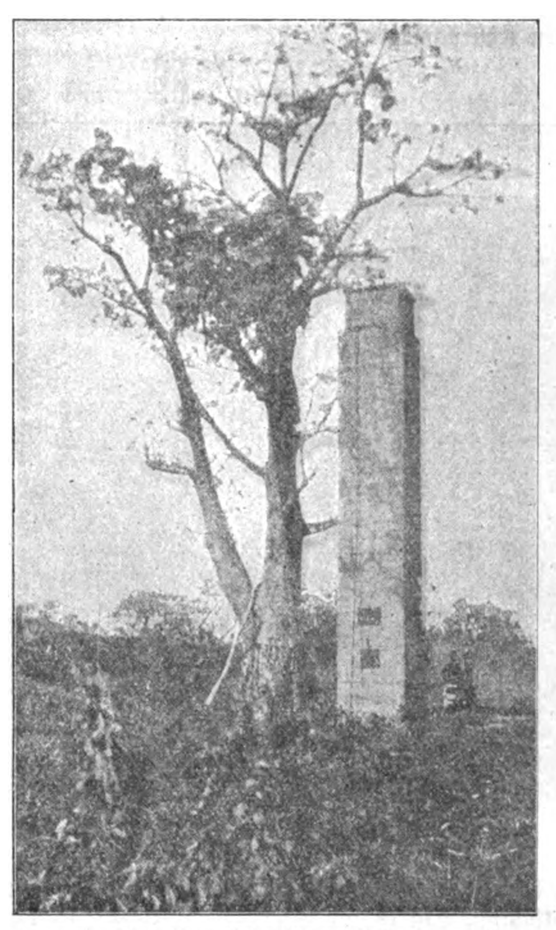


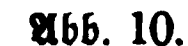
Abb. 9.

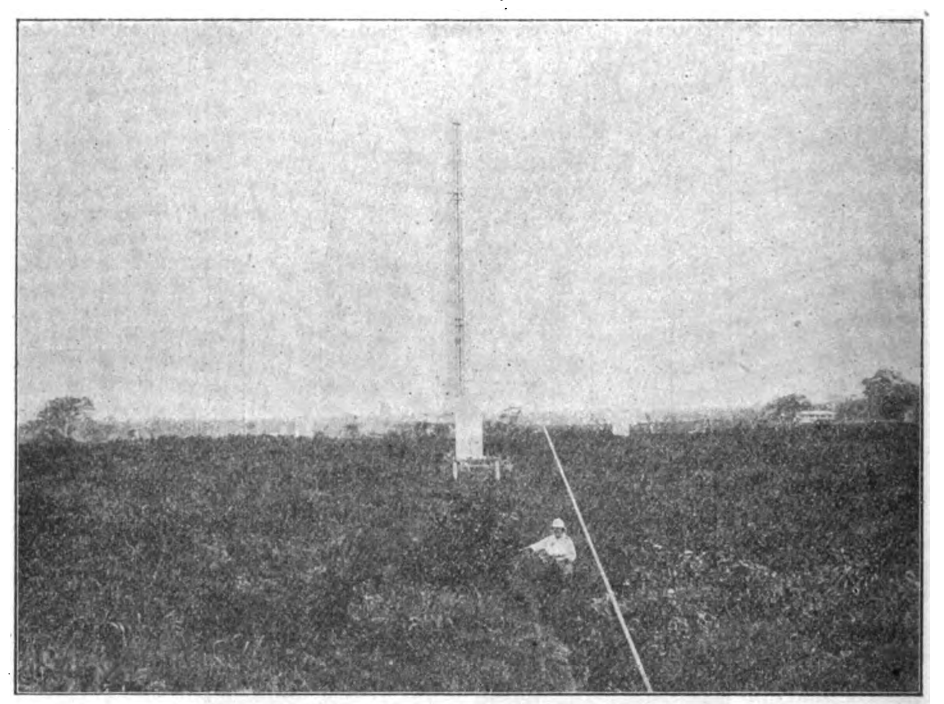


Der 10 m hohe Wasserbehälter.

Bestimmung zugeführt werden, obgleich der Betrieb oft sehr schleppend war und die Zeichen sehr schwach oder überhaupt nicht ankamen. Die Ursache dieser Erscheinung lag in der starken Belastung der einen Sammlerbatterie (eine Ersatzbatterie war leider nicht vorhanden) infolge des lebhaften Kriegsverkehrs mit Fernando Po, dem im Eingang des Dualahafens liegenden Dampfer »Kamerun«, der Küstenfunkstelle Lome und der Großfunkstelle Kamina. Wenn mit der Maschine gesandt wurde, war der Empfang in Kamina mit Verstärkerröhre gut, solange der Motor in Duala gleichmäßig lief; sobald aber sein Gang unregelmäßig wurde, empfing Kamina nicht. Außerdem hatte das Senden mit der Maschine den Nachteil, daß inzwischen die Batterie nicht aufgeladen werden konnte und das starke Geräusch der Maschine in dem nicht

weit entfernten Empfangsraum die Aufnahme erheblich störte, wenn nicht ganz verhinderte. Immerhin wurden trotz aller dieser Schwierigkeiten von der Küstenfunkstelle Duala in der Zeit vom 1. bis 24. August 1914 im Verkehr mit Kamina 248 Telegramme abgegeben, aufgenommen und abgehört. Trotz der absichtlichen Störungen durch feindliche Funkstellen, z. B. des Eiffelturms, gelang die Aufnahme der Telegramme ohne wesentliche Beeinträchtigung. Der Funkverkehr des Eiffelturms mit französischen festen Funkstellen konnte häufig verfolgt werden. Während der allerdings sehr knapp bemessenen Ruhezeiten wurde versucht, den feindlichen Verkehr zu stören, so den des Eiffelturms und der englischen Kriegsschiffunkstellen an der Westküste und den der feindlichen Küstenanlagen.


Abb. 10.



Die Turmanlage der Großfunkstelle Kamina.

Der Verkehr, den die Großfunkstelle Kamina zu bewältigen hatte, war bedeutend, wenn man berücksichtigt, daß es sich meist um chiffrierte Meldungen handelte. Im August wurden von Nauen nach Kamina 152 Telegramme mit 4 511 Wörtern in 2 998 Betriebsminuten befördert und in Nauen 77 Telegramme mit 1 828 Wörtern aufgenommen.

Als beste Empfangszeiten wurden die Zeiten von 1 bis 4.30 Uhr vorm. und von 8 Uhr vorm. bis 1 Uhr nachm. ermittelt. Der Verfasser dieses Aufsatzes hat wiederholt mitgehört und guten Empfang bestätigen können. Abgesehen von einer kleinen örtlichen Störung, bei der eine Drahtzuführung von der Verstärkungslampe zur Batterie unterbrochen war, traten keine Störungen auf. Die atmosphärischen Beeinflussungen waren allerdings zuweilen auch in den angegebenen betriebsgünstigsten Zeiten so stark, daß der Verkehr schwierig war.

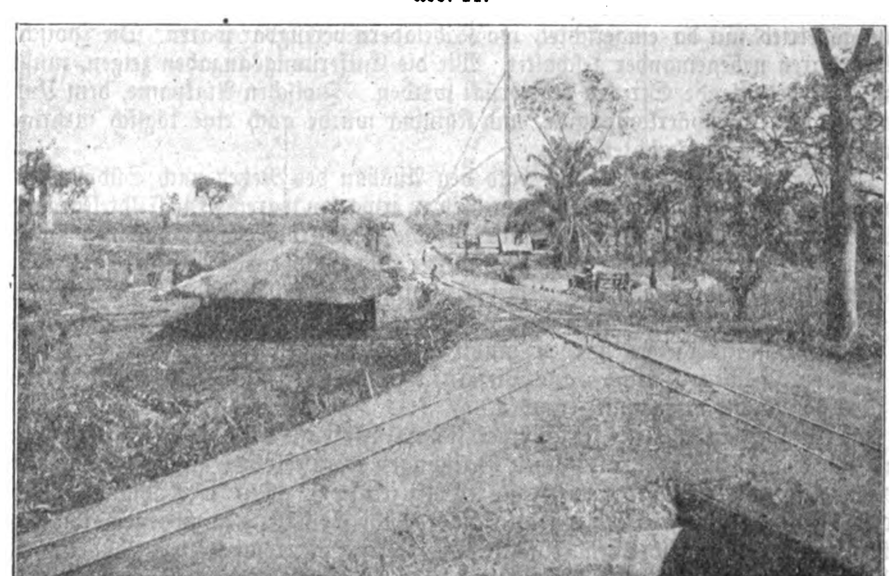
In der Großfunkstelle Nauen, die bei Kriegsausbruch für Reichszwecke in Betrieb genommen und militärisch besetzt wurde, bestand die Antennenanlage damals aus

einem 250 m hohen Turme, 3 Eisengittertürmen und einem Rendahlmast von je 120 m Höhe. Zwischen den Türmen war eine nach Togo (Kamina) gerichtete Antenne, aus 20 Drähten bestehend, aufgehängt; ihre Eigenschwingung betrug 4 000 m, die Kapazität 16 000 cm. An Sendeapparaten waren ein Tonfunksender von 80 kW und ein Hochfrequenzsender von rund 100 kW vorhanden. Die Grundfrequenz der Maschine betrug 8 000 Wechsel, der Tonfunksender arbeitete mit den Wellen 4 800, 6 500, 7 500 und 9 400, der Hochfrequenzsender mit den Wellen 9 400 und 4 700 m.

Die Verteidigung der Großfunkstelle.

Sogleich nach dem Eintreffen der Feldtruppen des Schutzgebiets Togo an dem Orte der Großfunkstelle Kamina ergab sich die Notwendigkeit, wichtige Punkte des

Abb. 11.



Der Pfaehlerweg (genannt nach dem bei der Verteidigung der Großfunkstelle Kamina gefallenen Hauptmann Pfaehler).

Verteidigungsgeländes untereinander und mit den vermutlichen Hauptanmarschstraßen des Feindes telegraphisch zu verbinden. Zu diesem Zwecke wurde eine Feldtelegraphenabteilung gebildet. Dem Aufbau und dem Betrieb eines genügend ausgedehnten und verästelten Feldtelegraphennetzes stellten sich bedeutende Schwierigkeiten in den Weg. Es fehlte an Fachleuten. Nur die Beamten der Postverwaltung des Schutzgebiets standen zur Verfügung. Außerdem war das Apparat- und Leitungsgerät knapp bemessen. Zum Glück hatte man bei der Räumung Lomes aus den Beständen des Postamts an Telegraphenzeug mitnehmen können, was zu erreichen und zu befördern war. Es wurde ergänzt aus den sonstigen von Kamina erreichbaren Vorratsbeständen der Postverwaltung, vor allem in dem benachbarten Atakpame.

Um Ersprießliches zu leisten, mußte vorzugsweise auf die Ausbildung geeigneter Mannschaften für den Bau und den Betrieb des Netzes Gewicht gelegt werden. Für den Betriebsdienst und die Leitung des Baues der Feldleitungen wurden nach Beruf und besonderen Eigenschaften geeignete Europäer, für Dienstleistungen im Betriebsdienst und für den Leitungsbau Farbige, unter ihnen auch die aus dem Hinter-

land stammenden fleißigen und kräftigen Kabureleute, die von dem Kommandeur zu Arbeitsdiensten aus dem Norden nach Kamina herangezogen wurden, nachhaltig eingedrillt.

Die strategische Hauptstelle war in Kamina — Hauptquartier — untergebracht (vgl. die Abb. 12). Sie hatte Verbindung mit dem Empfängerhaus der Großfunkstelle unter Benutzung einer Doppelader eines vorhandenen, Beleuchtungszwecken dienenden Kabels. Sonst wurden die Leitungen aus dem vorzüglichen, 3 mm starken Bronzedraht der Reichs-Telegraphenverwaltung hergestellt, der von natürlichen Stützpunkten (Bäumen usw. oder roh bearbeiteten Stangen) getragen wurde, aber auch vielfach auf die Erde gelegt werden mußte. Soweit angängig, wurde das vorhandene Netz der Postverwaltung oder der Eisenbahn mitbenutzt. In Agbonu, dem Endpunkt der von Lome kommenden Hinterlandeisenbahn, war im Bahnhofsgebäude die technische Hauptstelle des Netzes unter Benutzung eines Klappenschranks aus den Postbeständen untergebracht. Grundsätzlich wurde Einzelleitungsbetrieb, Doppelleitungsbetrieb nur da eingerichtet, wo Kabeladern verfügbar waren. Die Zwischenstellen waren nebeneinander geschaltet. Wie die Entfernungsangaben zeigen, mußten zum Teil bedeutende Strecken überbrückt werden. Zwischen Atakpame, dem Unterkunftsort der Europäerkompagnie, und Kamina wurde auch eine täglich mehrmals verkehrende Post eingerichtet.

Die strategische Lage verlangte bald den Ausbau des Netzes nach Südosten, von wo die aus Dahomey anrückenden Franzosen zu erwarten waren. Die Feldtelegraphenstelle Njamassilä diente als Stützpunkt für die Aufklärung nach Dahomey zu und erhielt Radfahrerverbindung mit den weiter vorgeschobenen Aufklärungstruppen.

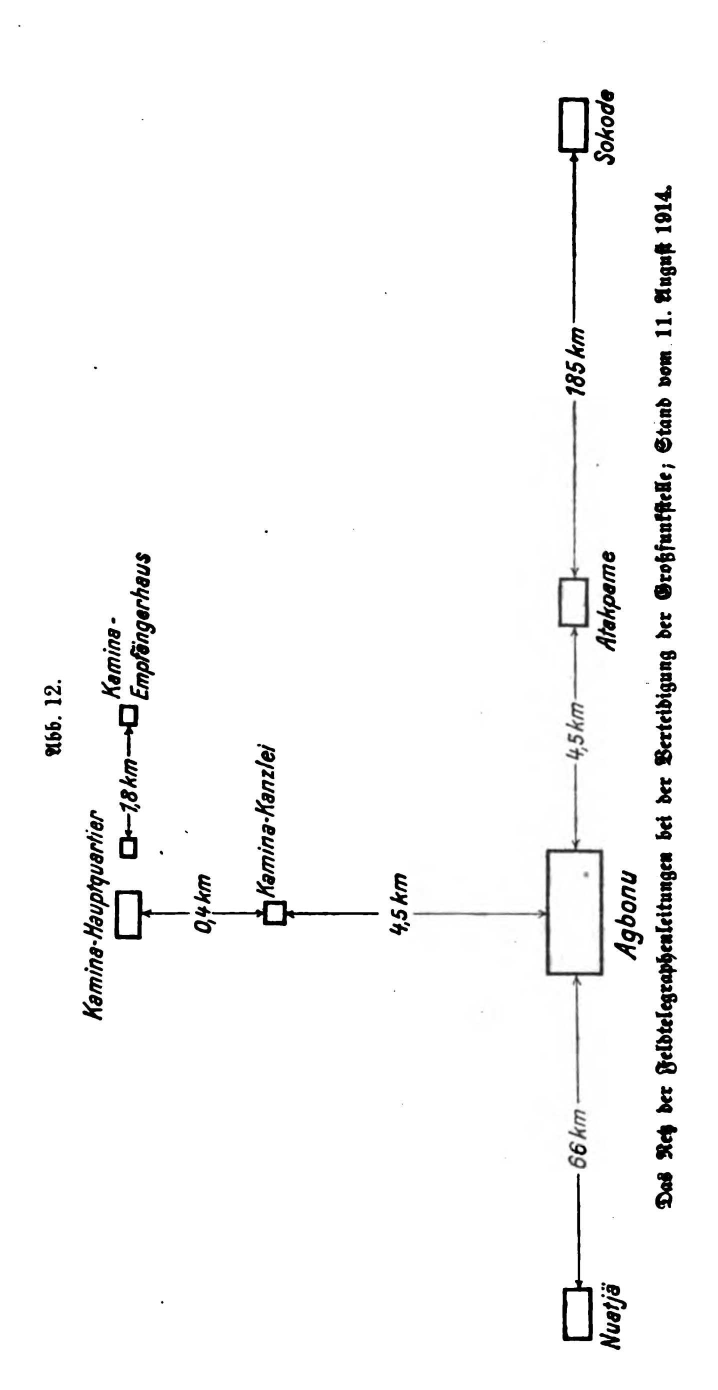
Bei der Verteidigung mußten zwei Gesichtspunkte maßgebend sein:

die Großfunkstelle solange als möglich betriebsfähig im Besitz zu halten, und wenn sie übergeben werden mußte, sie auf keinen Fall in betriebsfähigem Zustand dem Feind auszuliefern; das war wiederholt vom Reichs-Kolonialamt angeordnet worden.

Die Antwort auf die erste Frage ergab sich natürlich aus militärischen Erwägungen. Das von englischen und französischen Besitzungen eingeschlossene schmale Schutzgebiet verfügte nur über geringe Streitkräfte (Polizeitruppe). Zur Verteidigung standen zur Verfügung etwa 150 Europäer (vielfach Nicht-Soldaten), aus denen, soweit sie nicht für andere Zwecke verwendet wurden, eine »Europäerkompagnie« gebildet wurde, und die Polizeitruppe des Schutzgebiets, etwa 400 Farbige, von denen die meisten Reservisten und Rekruten waren. Eine das ganze Gelände, einschließlich des zur Betriebsfähigkeit unbedingt erforderlichen Teiles des Luftleitergebildes, umspannende Verteidigungslinie zu besetzen, war nicht möglich. Dazu wären wohl 6000 Mann nötig gewesen. Der stellvertretende Gouverneur faßte als letzte Verteidigungsstellungen das Maschinen-, das Maschinisten- und das Empfängerhaus ins Auge und beabsichtigte, zur Zerstörung zu schreiten, wenn die Gebäude nicht mehr zu halten waren. Der Zeitpunkt der Zerstörung wäre dadurch soweit als möglich hinausgeschoben worden, aber es war zum mindesten fraglich, ob zur völligen Zerstörung genügend Zeit war. Außerdem war aber vor allem die sichere Aufrechterhaltung des Funkbetriebs nicht mehr möglich, wenn der Feind bereits das außerhalb der genannten Gebäude befindliche Antennengebiet besetzt hätte, denn dann würde er natürlich sogleich den Luftleiter zerstört haben.

Nach einer Besprechung mit den ältesten Offizieren und mit Vertretern der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie wurde die Frage, ob zur Unbrauchbarmachung der Großfunkstelle die Zerstörung des Maschinen- und des Empfängerhauses genüge, oder ob auch die Türme niederzulegen seien, dahin beantwortet, daß die Türme nicht stehenbleiben dürften. Der Feind könne andernfalls mit Hilfe von auf Kriegsschiffen vorhandenen oder sonst herbeizuschaffenden Sendevorrichtungen den Verkehr anderer deutscher funktelegraphischer Anlagen (Duala, auf deutschen Kriegs- und Handels-

Abb. 12.



Das Netz der Feldtelegraphenleitungen bei der Verteidigung der Großfunkstelle; Stand vom 11. August 1914.

schiffen, vielleicht auch den Verkehr Nauen—Windhuk) stören oder auffangen und seine eigenen Nachrichtenmittel für den Verkehr zwischen Kamina und den englischen und französischen Küstenfunkstellen in Westafrika einerseits und England und Frankreich anderseits wertvoll ergänzen. Zur Zerstörung der Anlage einschließlich Niederlegung der Türme brauche man 4 bis 5 Stunden Zeit. Der Zeitpunkt dafür müsse aus der militärischen Lage heraus beurteilt werden, d. h. man müsse zur Zerstörung schreiten, wenn die Einnahme der Großfunkstelle innerhalb dieser Frist zu erwarten sei.

In diesem Sinne wurde das Reichs-Kolonialamt um Verhaltungsmaßregeln gebeten. Die Antwort vom 16. August lautete: »Überlassen Maßregeln dortigem Ermessen. Wichtige Station darf auf keinen Fall unzerstört in die Hände des Feindes fallen«.

Hiernach mußte das bisherige Verteidigungsverfahren geändert werden. Das Ausheben von Schützengräben wurde eingestellt. Das vorhandene Netz von mit Feldwachen oder größeren Streitkräften besetzten Feldtelegraphenstellen wurde so erweitert, daß der Kommandeur durch ihre ständige Verbindung mit Kamina jeweils über die Lage im gesamten Verteidigungsgebiet genau unterrichtet war.

Diese Änderung stellte an die Leistungen der Feldtelegraphenabteilung weiter sehr hohe Ansprüche; schleunigst mußten neue Stellen in das Netz einbezogen werden, so im Süden Kaminas an der Chra und in Amuno. Aus Mangel an Zeit und Kräften mußte häufig der blanke Kupferdraht auf langen Strecken auf die Erde gelegt werden. Ganz ungewöhnliche Schwierigkeiten, wie zu erwarten war, bot der Bau der Leitung in östlicher Richtung, nach Tscheti zu. Schon auf dem Wege nach Awagome, einem Rastort an der Straße Atakpame—Sokode, begannen die Schwierigkeiten. Die als Träger für den Leitungsdraht verwendeten Kabureleute hatten, ihrer Last müde, größtenteils die Drahtringe weggeworfen und sich seitwärts in den Busch geflüchtet. Nur mit Mühe gelang es, ohne Verzögerung des Baubeginns die genügenden Mengen Draht am Ausgangspunkt der neuen Leitung, Awagome, zur Stelle zu haben. Der Bau selbst zeigte alle Schwierigkeiten, die ein solches Gelände im Busch nur bergen kann. Dabei standen, abgesehen von zwei für die Bedienung der Stelle bestimmten weißen und einem farbigen Posthilfsboten, nur Kabureleute zur Verfügung, die natürlich nicht die geringsten Vorkenntnisse besaßen und auch bei der Unruhe des Feldzugs und der unvermeidlichen Abschwächung der Moral der Farbigen nicht mehr jene Willigkeit und jenen Eifer bei der Arbeit zeigten, die man ihnen sonst nachrühmt. Das Gelände war für den Leitungsbau so ungünstig wie möglich. Wo nicht reiterhohes Gras das Vorwärtskommen stark hinderte, taten es umgeworfene Bäume, dicke über den Weg laufende Baumwurzeln, große Steine, breite Wasserlachen und durch den Regen angeschwollene brückenlose Bäche; vielfach war überhaupt erst nach Beseitigung der Hindernisse oder Schaffung künstlicher Übergänge ein Weiterkommen möglich. Dies alles sowie der Mangel an Verpflegung und obendrein ein ununterbrochener, echter Tropenplatzregen machten die Leute so unwirsch bei der Arbeit, daß sie nur mit äußerstem Nachdruck zum Aushalten veranlaßt werden konnten. Wenn der Bau nicht bis zur Dunkelheit fertig war, konnte nicht damit gerechnet werden, daß am nächsten Tage noch genug Baumannschaften zur Verfügung standen.

Die Dämmerung trat schon ein, als wenige Kilometer vor dem beabsichtigten Endpunkt der Betrieb auf einer behelfsmäßigen Stelle im Walde versucht wurde. Die Freude war sehr groß, als trotz der starken Ableitung des Stromes über den in das feuchte Gras gelegten blanken Draht Sprechverständigung sogar bis Kamina erzielt wurde. Weckverständigung konnte freilich nicht erreicht werden. Es wurde angeordnet, daß sich die neue Stelle in bestimmten Fristen zur Empfangnahme von Nachrichten in die Leitung einschalten und melden sollte. Am nächsten Tage wurde die Leitung bis zum Orte Agbakovhe verlängert. Von Agbakovhe vermittelte eine Radfahrerverbindung den Verkehr mit dem am Monufluß aufgestellten Posten,

der seinerseits durch Streifposten weiter nach vorn aufklären ließ. Die neue Stelle hat besonders wertvolle Dienste geleistet, weil von dieser Richtung her die Franzosen anrückten.

Das Netz hatte hiernach am 19. August die in der Abb. 13 dargestellte Gestalt*).

Der Betrieb auf dem Feldtelegraphennetz hat sich während der ganzen Dauer des Feldzugs gut abgewickelt. Störungen traten wenig auf und konnten immer schnell und ohne fühlbare Verkehrsstockungen beseitigt werden. Das gute Arbeiten des Netzes ist zurückzuführen auf das gute dauerhafte Bauzeug und den Eifer der Bedienungsmannschaften, die sich ihrer harten Aufgabe mit lobenswertem Fleiß unterzogen, obgleich sie in den abgelegenen Stellen infolge der zum Teil ungünstigen Wegeverhältnisse und des Mangels an zuverlässigen Trägern sehr unter Verpflegungsschwierigkeiten zu leiden hatten.

Besondere Vorsicht beim Betrieb des Netzes war geboten, um die Übermittlung für uns schädlicher Nachrichten an den Feind durch Farbige zu vermeiden. Es wurde angeordnet, auf den Feldleitungen nur deutsch zu sprechen, die einzelnen Stellen dauernd mit mindestens einem Europäer zu besetzen und keine Privatgespräche zu führen.

Diese Verteidigungsart hat sich voll bewährt. Planmäßig konnte ein guter Aufklärungsdienst eingerichtet und das Ergebnis schnell dem Kommandeur gemeldet werden, der eine zweckentsprechende Verteilung der Kräfte vorzunehmen und seine Befehle sofort bis in die entferntesten Punkte gelangen zu lassen vermochte. Trotz der an Zahl und Feuerkraft dem Feinde weit unterlegenen Verteidigungstruppen konnte die schließlich unvermeidliche Übergabe der Großfunkstelle bis zum 27. August 1914 hinausgeschoben werden, nachdem an der Chra (etwa 47 km südlich) das heftigste Gefecht stattgefunden hatte, durch das der Vormarsch des Feindes, dem schwere Verluste beigebracht wurden, abermals eine Zeitlang aufgehalten worden war.

Die Zerstörung der Großfunkstelle.

Die Zerstörung der Großfunkstelle ging nach einem Zerstörungsbefehl des Kommandeurs in folgender Weise vor sich. Nachdem auf das Zeichen der Dampfsirenen die tüchtig eingeübten Mannschaften der »Sprengabteilung« (Angestellte der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, andere Europäer und Farbige) ihre Posten eingenommen und die »Räumungspolizei« das gefährdete Gelände völlig geräumt hatte, gab der Leiter der Zerstörung, der am Umblick gewährenden Ingenieurhaus stand, durch Fernsprecher nach dem Empfängerhaus (nördlicher Abspannmast des Luftspannleiters) und durch Radfahrer an den Posten am südlichen Abspannmast des Luftleiters Befehl

zum Loswinden der Empfangsantenne (vgl. Abb. 1). Sobald die Antenne heruntergefallen war, hatten die dafür bestimmten Mannschaften sie an mehreren Stellen zu durchschneiden. Gleichzeitig wurde durch Fernsprecher

die Zerstörung des Empfängerhauses und

die Zerstörung des Maschinenhauses angeordnet. Die Apparate, Maschinen, Hilfseinrichtungen wurden zerschlagen und größtenteils gesprengt oder wie alle Schriftstücke, Aufzeichnungen usw. verbrannt. Dann wurde

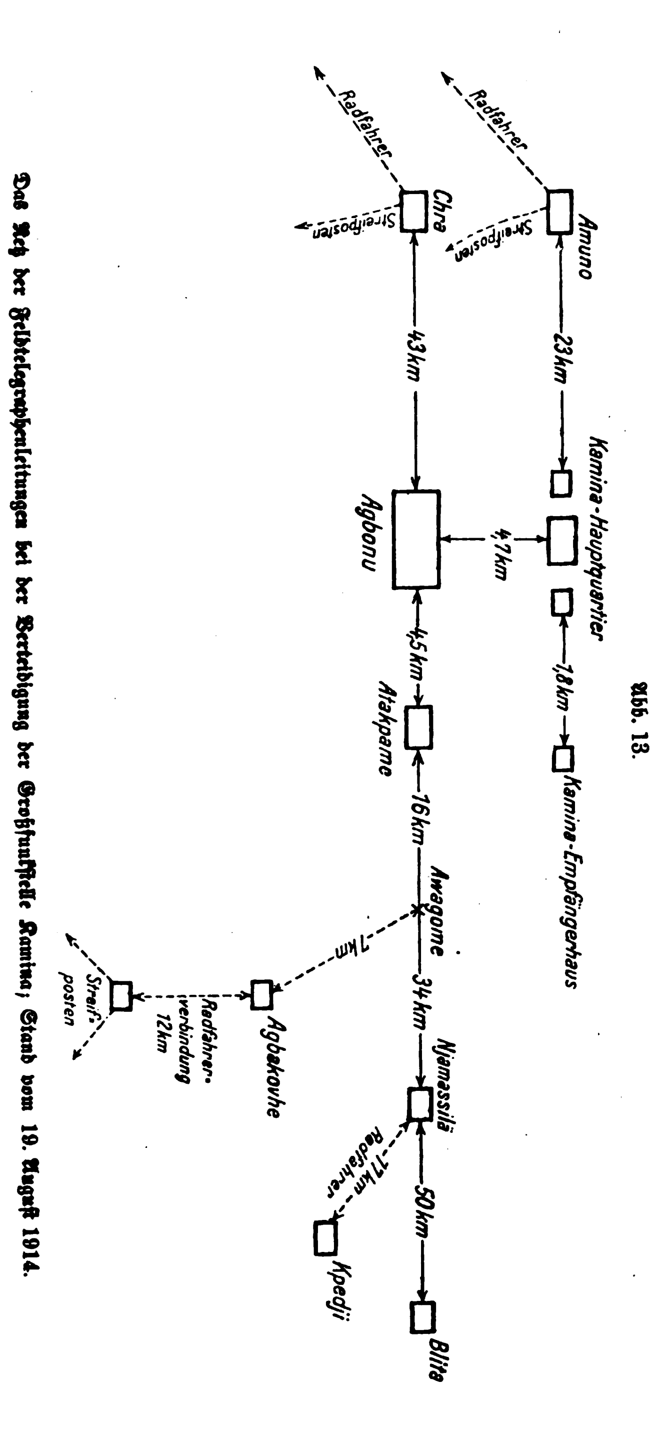
die Zerstörung der Sendeantenne befohlen. Man löste die Antenne an mehreren Punkten und zerschnitt sie nach dem Herabfallen an verschiedenen Stellen. Schließlich schritt man

---

*) Anmerkungen.

1. In der Vermittlungsstelle von Agbonu war ein Klappenschrank für 5 Doppelleitungen aufgestellt; in Kamina Hauptquartier standen 3 Fernsprechapparate (sogenannte Sp-Gehäuse). Die Gespräche von dem einen in den anderen Leitungszweig mußten daher hier vermittelt werden.
2. In Awagome war die Leitung nach Agbakovhe an der Telegraphenstange abgezweigt.

Abb. 13.



Das Netz der Feldtelegraphenleitungen bei der Verteidigung der Großfunkstelle Kamina; Stand vom 19. August 1914.

zum Niederlegen der Türme, indem bei jedem Turm an zwei Abspannfundamenten die daran befestigten Pardunen gelöst wurden. Die Türme fielen mit mächtigem Getöse in die gewollte Richtung der Länge nach hin, einige harmonikaartig zusammen. Das Gitterwerk war völlig verbogen. Wie erzählt wurde, war das Geräusch des Falles der Türme in der Stille der Nacht weithin gehört worden.

Obgleich das Zerstörungswerk während der Nacht, meist sogar bei bedecktem Himmel, ausgeführt werden mußte, ist es glatt und ohne Zwischenfälle verlaufen. Glücklicherweise fanden keine atmosphärischen Entladungen statt, durch die trotz aller Vorsicht Beschädigungen der Beteiligten hätten eintreten können. Da mit einer feindlichen Übertrumplung zu rechnen war — englische Offiziere erzählten dem Verfasser, daß Streifwachen noch kurz vor dem Niederlegen der Türme in unmittelbarer Nähe gewesen seien —, mußte die Zerstörung so viel als möglich beschleunigt werden. Sie konnte in $4^1/_2$ Stunden ausgeführt werden, wegen der Schwierigkeiten infolge der Dunkelheit und der starken Verrostung der Pardunenschrauben dauerte sie $2^1/_2$ Stunden länger als angenommen war. Auf feindlicher Seite (in Nr. 81 der »Wireless World« von 1919) wird geäußert, man habe sich damit begnügen sollen, die Großfunkstelle betriebsunfähig zu machen, man hätte aber nicht unwesentliche Teile zerschlagen sollen. Demgegenüber muß hervorgehoben werden, daß das Zerstörungswerk eine unvermeidliche Folge des Krieges war. Man durfte dieses wichtige Nachrichtenmittel nicht in die Hände des Gegners fallen lassen, wollte man ihm nicht die Möglichkeit bieten, es für seine Zwecke zu verwenden, und damit sich selbst aufs schwerste schädigen. Namentlich hätten die Gegner den Verkehr der deutschen Kriegsschiffe und besonders den Verkehr zwischen den Funkstellen Duala und Windhuk und zwischen Windhuk und Nauen stören können. Wenn man sich aber auf die Vernichtung wichtiger Teile hätte beschränken wollen, so konnten die ganz gebliebenen Teile immer noch unter Benutzung von Ersatzstücken wieder betriebsfähig gemacht oder anderweit für Zwecke der Kriegführung verwendet werden. Sie hätten also zur Vermehrung der gegnerischen Kriegsmittel gedient. Da es überdies Pflicht des Verteidigers war, die Anlage so lange als irgend möglich zu ihrer Beibehaltung als Verkehrsvermittler betriebsfähig zu erhalten, mußte schließlich die Zerstörung der gewaltigen, ein ausgedehntes Gelände beanspruchenden Anlage mit ihren neun hohen Türmen mit größter Schnelligkeit ausgeführt werden, damit der immer näher heranrückende Feind, dem die schwachen Verteidigungstruppen mehrfach Halt zu bieten, den sie aber nicht zurückzuwerfen vermocht hatten, sie nicht vor der Vollendung des Vernichtungswerkes überraschte. Die Zerstörer konnten daher nicht in aller Gemächlichkeit die Teile auswählen, die ihnen ausreichend erschienen, um die Anlage so betriebsunfähig zu machen, daß sie nicht in kurzer Zeit wieder hergestellt werden konnte, sondern die Zerstörung mußte in kürzester Zeit, noch dazu während der Nacht, durchgeführt werden. Weiter aber war bei der Zerstörung der Anlage der Gesichtspunkt maßgebend, daß der Feind nicht wertvolle Fabrikationsgeheimnisse u. dgl. erfuhr, zumal da es bis dahin den Engländern und Franzosen nicht gelungen war, auf eine solche Entfernung in den Tropen einen betriebssicheren Funkverkehr herbeizuführen.

Wenn die für die Verbindung der afrikanischen Schutzgebiete mit dem Mutterland in Aussicht genommene Großfunkstelle im Innern Kameruns errichtet worden wäre, hätte sie sich, wie mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, länger halten können als die für den Kriegsfall äußerst ungünstig gelegene Großfunkstelle Kamina. Vermutlich hätte der Feind zwar den Kameruner Feldzug von vornherein tatkräftiger geführt und zweifellos zugunsten des Kameruner Unternehmens weit weniger Truppen für Togo aufgeboten, aber trotzdem hätte angesichts der weit besseren Verteidigungsmöglichkeit die Bezwingung der Großfunkstelle aller Voraussicht nach bedeutend längere Zeit erfordert. Wenn man also von den früher dargelegten gewichtigen Gründen, die für die Wahl Togos sprachen, absieht und lediglich den

Verlauf der kriegerischen Ereignisse zugrunde legt, so wird man zugeben müssen, daß Kamerun vorteilhafter als Platz der Großfunkstelle gewesen wäre.

So war die erste Großfunkstelle, die in den Tropen errichtet war, als Kriegsopfer vernichtet. Die Großfunkstelle Kamina hat den erhöhten Anforderungen entsprochen, die die besonderen Verhältnisse des Krieges noch vor ihrer Abnahme von ihr verlangten. Es war ein glücklicher Umstand, daß dieses wertvolle Nachrichtenmittel gerade noch vor Kriegsausbruch fertiggestellt worden war, und daß ein Verkehr mit dem Mutterland nach der Zerstörung der Kabelverbindungen erzielt werden konnte. Trotz der durch ein verhängnisvolles Geschick nur kurz bemessenen Dauer ihrer Wirksamkeit wird die Großfunkstelle Kamina für immer einen wichtigen Markstein in der Entwicklung des Weltverkehrs bilden.

Urkunden über die preußische Lehnspost 1700 bis 1711.

Von Postrat Dr. Staedler in Berlin.

H. v. Stephan in der »Geschichte der Preußischen Post« (Berlin 1859) gedenkt auf Seite 122 der wenig bekannten Tatsache, daß, gleichwie vom kaiserlichen Hause Habsburg im 16. und 17. Jahrhundert das Staatspostwesen des Reichs und der österreichischen Erblande in der Form des mittelalterlichen Lehnrechts [1])

[1]) Das Lehnswesen, nach seiner öffentlich-rechtlichen Seite betrachtet, erscheint als ein früher Versuch des mittelalterlichen und frühneuzeitlichen sogenannten Patrimonialstaats zur Durchführung der gleichen Maßnahmen, die das von anderem Geiste getragene 18. Jahrhundert unter der sogenannten Gewaltenteilung verstand. Zweck der lehnrechtlichen Ordnung war es, die Hoheitsrechte der Gesetzgebung, Rechtsprechung und Verwaltung, wenn auch nicht grundsätzlich, so doch von Fall zu Fall, dem Staatsoberhaupt (Kaiser) abzunehmen und ihre Ausübung unter bestimmten Rechtssicherungen anderweit berufenen Rechtsträgern zuzuweisen. Dem Versuche mußte der dauernde Erfolg versagt bleiben, weil das in personenrechtlicher Auffassung befangene Zeitalter die notwendige Voraussetzung einer Unterscheidung zwischen dem Staat als solchem und dem Staatsoberhaupt noch verkannte. Nicht verkennen ließ sich indessen die Tatsache, daß das Staatsoberhaupt (der Kaiser, seit dem 17. Jahrhundert in steigendem Maße die Landesherren), in dessen Person sich alle Seiten der staatlichen Wirksamkeit vereinigten, zur alleinigen Ausübung der Staatshoheitsrechte je länger je mehr außerstande war. Und als man dazu überging, Abhilfe zu schaffen, geschah dies, der herrschenden Auffassung entsprechend, durch personenrechtliche Übertragung einzelner Hoheitsrechte auf Stellvertreter des Staatsoberhaupts, die sich, durch persönliche Beziehungen mit diesem verbunden, zu seiner Vertretung eigneten. Ein weiteres kam hinzu: da die ursprüngliche Machtfülle des Staatsoberhaupts vom Grund und Boden des Staatsgebiets abgeleitet, d. h. sachenrechtlich begründet wurde, so mußten auch die einzelnen Hoheitsrechte als Gegenstände dinglichen Rechts erscheinen und demgemäß die zur stellvertretenden Ausübung einzelner Hoheitsrechte (oder Gruppen von solchen) berufenen Vasallen zu diesen Rechten ein sachenrechtliches Verhältnis erlangen. Letzteres erhielt seine Ausgestaltung als Nießbrauch öffentlichen Rechts und die nicht ganz zutreffende, weil schuldrechtliche Bezeichnung als Lehen (= Leihe). Dem einzelnen Lehnsverhältnis lag regelmäßig ein schuldrechtlicher Vorvertrag zwischen dem Staatsoberhaupt (Lehnsherrn) und dem Vasallen (Lehnsträger) zugrunde, der dazu bestimmt war, den dinglichen, in die Formen der sogenannten Investitur (s. Anm. 8, 11, 13) gekleideten Lehnsvertrag vorzubereiten, wobei als wesentlicher Anspruch auf Seiten des Lehnsherrn derjenige auf die Lehnstreue des Lehnsträgers, auf Seiten des letzteren der Anspruch auf die Nutzung der Lehnssache bedungen wurden. Lehnssache waren grundsätzlich sachenrechtliche, und zwar unbewegliche Gegenstände, doch wurden auch bewegliche Sachen und vor allem Rechte lehnsfähig, indem ihnen die Lehnrechtslehre die Eigenschaft unbeweglicher Sachen ausdrücklich beilegte. Ämter waren demnach lehnsfähig, soweit sie ihrer Natur nach am Grund und Boden zu haften vermochten. Das Postlehn, verhältnismäßig spät aufgekommen, wie die Staatspost selbst und das an diese geknüpfte kaiserliche, später landesherrliche Hoheitsrecht, war lehnsfähig, indem es zu den Straßen, auf denen sich der Postverkehr notwendigerweise bewegte und die ihrerseits als Bestandteil vom Staatsgrund und -boden nach patrimonialer Auffassung im Eigentum des Staatsoberhaupts standen, in rechtliche Beziehung gesetzt wurde. Bekanntlich schließt sich noch das Preußische Allgemeine Landrecht (1794), obgleich seinen Ausführungen zum Lehnrecht schon damals mehr die Bedeutung eines Lehrbuchs als die eines Gesetzes beigemessen wurde, der überlieferten Auffassung unverändert an, indem es das Postwesen mit als ein Regal in Ansehung der Landstraßen behandelt (Teil II, Titel 15, Abschnitt 4).



eingerichtet wurde — Familien Thurn und Taxis[2]) sowie Paar[3]) — so auch in Preußen am Ausgang des 17. und im Anfang des 18. Jahrhunderts ein Lehnspostwesen bestanden hat. An der erwähnten Stelle heißt es hierüber:

> »Am 15. Juni 1700 errichtete Friedrich III. das General-Erb-Postmeister-Amt für die gesamten Kur-Brandenburgisch-Preußischen Lande und belehnte mit dieser Würde den Grafen von Wartenberg und dessen männliche Descendenten. Jhm wurde die gesamte Direktion des Postwesens und des Fuhrwerks in dem ganzen Staate übertragen. In dem Investitur-Patent[4]) kommt zum erstenmal die Benennung ‚General-Post-Amt' vor, welche von da ab bei amtlichen Erlassen gebraucht wurde, mithin bereits über anderthalb Jahrhunderte besteht, während welcher Zeit die Namen der meisten anderen Staatsbehörden geändert worden sind[5])«.

In den besonderen Verhältnissen der preußischen Staatsentwicklung[6]) lag es begründet, daß das preußische Lehnspostwesen nach kurzem Bestand bereits wieder unterging, bevor es verwaltungsrechtlich hatte Wurzel schlagen können. Wartenberg wurde 1711 seiner Ämter enthoben (vgl. Anm. 15), hauptsächlich auf Betreiben des Kronprinzen, nachmaligen Königs Friedrich Wilhelms I. Das Postlehn fiel zugleich an die Krone zurück, die es bis zum Ende der Regierung König Friedrichs I. nicht wieder vergab. Vollends unter dessen Nachfolger schlug die Entwicklung der preußischen Behörden- und Ämterordnung gänzlich neue Bahnen ein, die für das Fortbestehen lehnrechtlicher Staatseinrichtungen keinen Raum mehr gestatteten. Staatsrechtlich hat deshalb das Postlehn von 1700 keine Spuren hinterlassen. Dennoch erscheint es gerechtfertigt und im Rahmen der Aufgaben des Postarchivs liegend, die über die Wartenbergsche Lehnspost in Preußen erhaltenen Urkunden

---

[2]) Thurn und Taxis 1615 bis 1806. Ein Teil der Lehnsurkunden — Lehnsbrief und Lehnsrevers (vgl. Anm. 13) — ist im Abdruck bei K. Zeumer, Quellensammlung zur Geschichte der Deutschen Reichsverfassung, Leipzig 1904, S. 329 ff., zugänglich. Seit 1806 Weiterbestand z. T. auf Grund von Landeslehn. Ausführlicheres über das rechtliche Schicksal der Taxisschen Lehnspost nach dem Untergange des alten Reichs s. bei Klüber »Das Postwesen in Teutschland, Erlangen 1811, S. 61«. Wegen der Errichtung des Taxisschen Postlehns im Großherzogtum Weimar s. die anschauliche Beschreibung bei Goethe, Annalen 1817 (Bd. 30, S. 311 der Jubiläumsausgabe, Stuttgart und Leipzig 1912). Endschaft 1867 zufolge Vertrags mit Preußen vom 28. Januar 1867 (Gesetzsamml. S. 354), vgl. preußisches Post-Übernahmegesetz vom 16. Februar 1867 (ebenda S. 353).

[3]) Gräfliches Haus Paar, 1624 bis 1720, s. Stephan, Geschichte der Pr. Post S. 206. Wegen der Lehnspost des Hauses Carvajal im spanischen Amerika, 1514 bis 1769, s. Archiv 1919, S. 183

[4]) Vgl. Anm. 1, 8, 11, 13.

[5]) Wegen Umwandlung der Bezeichnung in »Reichs-Postamt« s. Allerh. Erlaß vom 23. Februar 1880, Reichsgesetzbl. S. 25.

[6]) Als erster unter allen deutschen Staaten streifte Preußen die patrimoniale Staatsauffassung ab und brachte es zu der neuzeitlichen staats- und vermögensrechtlichen Scheidung zwischen Staat und Landesherrn (Hausgesetz Friedrich Wilhelms I. vom 13. 8. 1713, Abdruck bei Hermann Schulze, Hausgesetze, Bd. 3, Jena 1883, S. 737 ff.). Damit war auch dem Lehnswesen in Preußen der bisherige Rest seiner öffentlich-rechtlichen Wirksamkeit entzogen. Ihr Ende kraft Gesetzes erfuhr sie in Preußen durch das Edikt vom 5. 1. 1717 nebst Resolution vom 24. 1. 1717 (Mylius, Corpus Constitutionum Marchicarum Bd. II, Abt. 5, S. 81 ff., Nr. 59 und 60); was im preußischen Verfassungsstaat an Lehen noch erhalten blieb (vgl. Justizministerialbl. 1849, S 402 ff.), war nicht mehr öffentlichen Rechts, insbesondere hatten die nach wie vor lehnrechtlich behandelten »Erbämter in den Provinzen« bis zuletzt (1918) nur noch Bedeutung als Hofwürden (s. Ziffer 45 des Hof-Rangreglements vom 19. 1. 78, Abschn. X des Zeremonialbuchs für den Kgl. Pr. Hof, Berlin 1892). Unter den gedachten Erbämtern befand sich übrigens bis zuletzt noch das eines »General-Erb-Landpostmeisters in Schlesien« (vor der Erwerbung Schlesiens unter Friedrich II. durch die österreichische Gräflich Paarsche Familie, auch nach der Ablösung des österreichischen Postlehns durch Kaiser Karl VI., bekleidet; s. Handbuch für den Kgl. Pr. Hof u. Staat für 1914, Berlin 1913, S. 48 zu Ziffer 3; letzter Inhaber des Erbamts war Graf Heinrich von Reichenbach-Goschütz). Wegen Fortbestehens der privatrechtlichen Wirksamkeit lehnrechtlicher Verhältnisse vgl. preuß. Ausführungsgesetz zum BGB. Art. 89, § 1 zu b (betr. Allg. Landrecht Teil I, Titel 18, § 1 bis 679)

der verwaltungsrechtlichen und verwaltungsgeschichtlichen Forschung zugänglich zu machen.

Die Urkunden befinden sich in einer Sammlung von Postedikten und Patenten von 1614 bis 1813 (6 Bände, Verzeichnis der Bücherei des R.P.M. 1899 Bd. I, S. 36), in der sie die Stücke Nr. 41 bis 44 (1. Band) und Nr. 114 (2. Band) bilden. Inhaltlich haben sie zum Gegenstande:

Stück Nr. 41[7]):

Die schriftliche Erklärung[8]) der »Leihe«, d. h. die Erklärung des Lehnsherrn, Kurfürsten Friedrichs III., daß er das General-Postamt dem Grafen Wartenberg zu Lehnrecht übertrage, vom 11. Mai 1700;

Stück Nr. 42[9]):

Verkündung der Erklärung (Nr. 41), vom gleichen Tage;

Stück Nr. 43[10]):

Anweisung an die kurfürstliche Lehnskanzlei vom 15. Juni 1700, betreffend Vornahme der Huldigungshandlung und Ausfertigung des Lehnsbriefs[11]), eingeschlossen in einen Aktenvermerk der Kanzlei vom 9. Juli 1700, wonach die Huldigungshandlung anderweit am 21. Juni 1700 vorgenommen worden und wegen Ausfertigung des Lehnsbriefs Termin gehalten ist;

Stück Nr. 44[12]):

Abschrift der Verhandlung vom 21. Juni 1700 über die Vornahme der Huldigung, das sogenannte Lehnsprotokoll[13]);

Stück Nr. 114[14]):

Entlassung der Postbeamtenschaft aus der Gehorsamspflicht gegenüber den Anweisungen des Grafen Wartenberg nach der Wiederaufhebung des Lehnsverhältnisses und der Verabschiedung des Grafen Wartenberg aus seiner Stellung als General-Postmeister, vom 7. März 1711[15]).

---

7) Vierseitig gedruckte Urkunde, Papiergröße 313 zu 192 mm, Hochblatt, Zeilenzahl: 22, 32, 33, 7; auf S. 1 Kopfleiste mit dem mittleren brandenburgischen (10-Felder-) Wappen in Schmuckumrahmung.

8) D. i. die Willenserklärung des Lehnsherrn, betreffend die Errichtung des Vorvertrags (f. Anm. 1). Wegen der entsprechenden Willenserklärung des Lehnsträgers f. Anm. 21. Die mündliche und feierliche Erklärung gleichen Inhalts bildet demnächst die erste Handlung der Investitur (f. Anm. 1, 11, 13). Im vorliegenden Falle hat man sich der Form nach auf die zweite Investiturhandlung, die sogenannte Huldigung, beschränkt.

9) Einseitig gedruckte Urkunde, Papiergröße 289 zu 183 mm, Hochblatt, Zeilenzahl: Titel 5, Text 21.

10) Vierseitig gedruckte Urkunde, Papiergröße 326 zu 197 mm, Hochblatt, Zeilenzahl: Überschrift 6, Aktenvermerk 15 (Eingang) und 18 (Beschluß mit Unterschrift), Text der Anweisung 6, 39, 39, 11 (einschl. Unterschrift).

11) Die Aushändigung des Lehnsbriefs bildet die dritte Handlung der Investitur Im vorliegenden Falle befindet sich der Lehnsbrief nicht bei unserer Sammlung. Sein Inhalt ergibt sich aus der Urkunde Nr. 41 und der Anweisung zu Nr. 43.

12) Dreiseitig gedruckte Urkunde, Papiergröße 326 zu 197 mm, Hochblatt, Zeilenzahl: Überschrift 7, Text 23, 32, 13 (einschl. Unterschrift).

13) Außer dem Lehnsprotokoll und dem Lehnsbrief (f. Anm. 11) gehören zu den über die Investitur aufzunehmenden Urkunden noch die sogenannten Lehnsdinumeramente, d. h. eine Beschreibung des Lehnsgegenstandes unter Aufzählung der Lehnszubehörteile und der sogenannte Lehnsrevers oder Gegenbrief, d. i. eine Erklärung des Lehnsträgers über den Empfang des Lehns. Auch diese Stücke sind in der Sammlung nicht enthalten.

14) Einseitig handgeschriebene Urkunde, Papiergröße 317 zu 193 mm, Hochblatt, Zeilenzahl (ohne die Unterschrift) 29.

15) Wegen der in der Person Wartenbergs liegenden Gründe zur Aufhebung des Lehnsverhältnisses — es wurden ihm Mißwirtschaft und Unterschlagung zum Vorwurf gemacht — f. ausführlich G. A. Stenzel, Geschichte des Preußischen Staats, Hamburg 1841, Bd. 3, S. 71 ff., 193 ff.

Die Texte lauten in der Rechtschreibung der Urschriften[16]), wie folgt:

Stück Nr. 41.

Wir Friderich der Dritte, von Gottes Gnaden Margraf zu Brandenburg, tot. Tit., Thun kund und bekennen hiemit für Uns, Unsere Erben und Nachkommen, Marggrafen und Churfürsten zu Brandenburg, daß, nachdem der Wohlwürdige, Hoch-Wohlgebohrne Unser Ober-Cammerer, Obrister Stallmeister, General-Oeconomie-Director und Ober-Hauptmann aller Unserer Chatoul-Aembter, auch besonders Lieber und Getreuer Johann Casimir des Heil. Römischen Reichs Graf zu Wartenberg, des Johanniter-Ordens Ritter, Uns nun verschiedene Jahre her viel considerable, angenehme Dienste[17]) zu Unserm sonderbahren gnädigsten Vergnügen geleistet hat, also Wir auch billig darauf bedacht seyn, Ihm deßhalb eine solche Marque Unserer Churfürstlichen Gnade und Erkäntlichkeit zu geben, deren nicht allein Er auf die übrige Zeit seines Lebens, sondern auch Seine Erben und Nachkommen, wenn der Höchste über Ihn dermahleinst gebieten wird, sich zu getrösten haben mögen. Und gleich wie nun Unsere in GOtt ruhende Vorfahren an der Chur hiebevor in Dero Landen verschiedene Erb-Aembter, deren sich nicht allein diejenige, welchen dieselbe zuerst conferiret worden, sondern auch deroselben Erben und Nachkommen, wann dieselbe Ihrer Eltern und Vor-Eltern Exempel in der Uns schuldigen Treu und Devotion nachgefolget, zu erfreuen gehabt, etabliret und angeordnet, also auch Wir dieses Recht ebenfals billig zu exerciren haben und also nach dem Exempel anderer benachbarten Churfürsten des Reichs[18]). das General-Post-Aambt in allen Unsern Landen erwehntem Unserm Ober-Cammerer, Grafen von Wartenberg, auf eben dergleichen Fuß zuzuwenden gnädigst resolviret und gut gefunden; Thun auch solches und bestellen oberwehnten Grafen von Wartenberg zu Unserm General-Erb-Post-Meister in allen Unsern in- und außerhalb Reichs belegenen Landen dergestalt und also[19]), daß er Uns und Unserm Churfürstl. Hause überall treu, hold und gewärtig seyn, Unsern Nutzen und Bestes, wie er bißher rühmlich gethan, suchen und befördern, Schaden und Nachtheil aber, so viel an ihm ist, verhüten und abwenden, absonderlich aber auf das Regale Unserer Posten, an was Ort dieselbe itzo angeordnet seyn oder künfftig ferner angeordnet werden möchten, genaue Acht haben, wie dieselbe nicht allein in dem itzigen Stande erhalten, sondern auch der daraus zu des gemeinen Wesens und Unserm besondern Nutzen entspringende Vorteil zu vermehren und zu erweitern, alle ersinnliche Sorgfalt tragen, zu solchem Ende die in Unsern Landen bestellte Post-Meister und Post-Bediente, einen jeden an seinem Orte zu seiner Schuldigkeit gebührend anhalten, daß die an Uns[20]) haltende oder von Uns an andere ablassende Briefe, Relationes und Rescripta sicher und uneröffnet aufs schleunigste hin und wieder gehen mögen, auff alle Weise

---

[16]) Zur Vereinfachung des Satzes ist der in den Urkunden beobachtete Wechsel von deutscher und lateinischer Schrift bei der vorliegenden Wiedergabe unberücksichtigt geblieben. Dagegen ist die Schreibweise unverändert wiedergegeben worden.

[17]) Der gleiche Beweggrund kommt in dem Lehnsbriefe für Lamoral von Taxis (27. 7. 1615) zum Ausdruck: »die angenehm-, getreu-, unverdrossen-, nutzbar- und erspriеßliche Dienst« usw.

[18]) Abweichend ist bei Stephan a. a. O. von einem Vorgang Österreichs die Rede.

[19]) Das folgende bis »verbindlich gemacht hat« ist die Aufzählung der Lehnspflichten des Grafen W., die auch den Inhalt des hier fehlenden Lehnsreverses gebildet haben müssen (s. Anm. 13).

[20]) In Taxisschen Lehnsrevers (20. 7. 1615) wird die Portofreiheit des Lehnsherrn hierbei noch ausdrücklich ausbedungen.

befördern, alle Eingriffe, die Uns in Unser Post-Regal von andern möchten gethan werden wollen, seinem besten Vermögen nach verhüten und abkehren, daß der bey den Posten sich befindende Uberschuß so hoch, als es das gemeine Wesen und das Commercium nur einiger Gestalt erleiden will, getrieben werden möge, sich bearbeiten, nicht weniger auch, daß solcher Uberschuß von Quartalen zu Quartalen richtig eingebracht und an diejenige Orte, wohin Wir es befehlen, gezahlet und darüber richtige Rechnung geführet werde, Sorge tragen, auch sich hierunter, wie auch sonsten bey der General-Direction des Post-Wesens in allen Unsern Landen dergestalt verhalten und solchen Fleiß darunter anwenden soll, wie Wir Uns dessen zu seinem vor Unser Interesse habenden Eiffer, Treue und Devotion versichert halten und Er sich durch seine Uns specialiter darauf geleistete Pflichte[21]) darzu absonderlich obligiret und verbindlich gemacht hat. Vor solche seine unterthänigste Bemühung soll Er an Jährlicher Besoldung Eintausend Rthl. und daneben von dem bey den Post-Geldern sich befindenden Uberschuß den dreyßigsten Pfenning zu geniessen, wie auch der Wohnung in Unsern Berlinischen Post-Hause vor sich und die Seinige sich zu gebrauchen haben, Nach bemeldtes Unsers Ober-Cammerern, des Grafen von Wartenbergs, Tode aber desselben alsdann überlebender ältester Sohn, wer derselbe seyn wird, Jhm in diesem Erb-General-Post-Ambt so fort succediren und dieses Erb-Ambt mit eben den Verrichtungen, auch darzu gehörenden Avantagen und Emolumenten, wie selbige hierin dem Vater gnädigst conferiret werden, zu respiciren haben; Welches alles Wir für Uns, Unsere Erben und Nachkommen, Marggrafen und Churfürsten zu Brandenburg, mehr erwehntem Unserm Ober-Cammerer, dem Grafen von Wartenberg, hiermit gnädigst versprechen und zusagen, auch Jhn dabey jedesmal Churfürstlich mainteniren und schützen wollen[22]).

Und Wir, Churfürst Friderich der Dritte, verleihen erwehntem Grafen von Wartenberg und seinen Nachkommen das Erb-General-Post-Ambt in allen Unsern Landen bester und beständigster massen, wie obstehet. Des zu Uhrkund haben Wir dieses Patent eigenhändig unterschrieben und Unser Majestät-Siegel daran hängen lassen. So geschehen Schönhausen, den 11. May 1700.

(Stelle des Siegels.)

Stück Nr. 42.

VOn GOttes Gnaden Friderich der Dritte, Marggraf zu Brandenburg, des Heil. Röm. Reichs Ertz-Cammerer und Churfürst, in Preussen, zu Magdeburg, Cleve, Jülich, Berge, Stettin, Pommern etc. Hertzog etc. etc.

UNsern Gruß zuvor, Lieber, Getreuer, Nachdem Wir den Wohlwürdigen, Hoch- und Wohlgebohrnen Unsern Ober-Cammerern, Obristen Stallmeister, General-Oeconomie-Directorn und Ober-Hauptmann aller Unserer Chatoul-Aembter, den Grafen von Wartenberg, des Johanniter-Ordens Ritter, zum General-Erb-Post-Meister in allen Unsern Landen in Gnaden bestellet und Jhm die Respicirung solches Unsers Post-Regals vor Jhn und seine Nachkommen dergestalt conferirt, wie du aus dem Jhm darüber

---

[21]) Die »geleistete Pflicht« bezeichnet die bei den Urkunden fehlende Willenserklärung des Grafen W. zum Lehnsvorvertrag (s. Anm. 1).

[22]) Der Anspruch auf Schutz durch den Lehnsherrn ist außer den Nutzungsrechten ein weiteres grundsätzliches Vertragsrecht des Lehnsträgers.



ertheilten Patent, wovon die Abschrifft[23]) hiebey gehet, mit mehrerm ersehen wirst; Als hast du dich gehorsamst darnach zu achten, in allen gedachtes Unser Post-Regal betreffenden Sachen dich an gedachten Unsern Ober-Cammerern und General-Erb-Post-Meistern zu addressiren und demjenigen, was dir darauf von Uns befohlen werden wird, jedesmal gebührend nachzukommen. Seynd dir mit Gnaden gewogen. Geben Cölln an der Spree, den 11. May 1700.

Stück Nr. 43.

(Überschrift.) Der Churfürstlichen Brandenburgischen Lehens-Cantzley zu Cölln an der Spree dem Herrn Grafen von Wartenberg etc. über die ihm geschehene Belehnung mit dem General-Erb-Post-Meister-Ambt ertheiltes Attestatum.

NAchdem Seine Churfürstliche Durchlauchtigkeit zu Brandenburg etc., Unser gnädigster Herr, in Gnaden resolviret, Dero Ober-Cammerer, Johann Casimiren Grafen von Wartenberg, das General-Post-Meister-Ambt in allen Dero Chur- und übrigen Landen in Gnaden zu conferiren, dergestalt und also, daß Krafft desselben Er und seine Männliche Leibes-Lehens-Erben solche Erb-General-Post-Meister-Bedienung als ein Lehen von Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit und Dero Churfürstliche Nachkommen an der Chur und Churfürstlichen Hause zu recognosciren gehalten seyn solle; Und Seine Churfürstliche Durchlauchtigkeit dahero an Dero hiesige Cantzeley folgender massen sub dato Schönhausen, den 15. Junii 1700 zu rescribiren sich gnädigst gefallen lassen:

VOn Gottes Gnaden Friderich der Dritte, Marggraf zu Brandenburg, des Heiligen Römischen Reichs Ertz-Cämmerer und Churfürst, in Preussen, zu Magdeburg, Cleve, Jülich, Berge, Stettin, Pommern Hertzog etc. Unsern gnädigen Gruß zuvor; Vester Hochgelahrte Räthe, Liebe, Getreue; Wir geben Euch hiermit in Gnaden zu vernehmen, daß Wir zu einiger Vergeltung der Considerablen, getreuen und mühsahmen Dienste, welche Uns Unser Ober-Cämmerer etc., der Graf von Wartenberg, nun verschiedene Jahre nacheinander geleistet hat, und damit nicht allein Er vor seine Persohn, sondern auch seine gantze Männliche Posterität ein immerwehrendes Kennzeichen Unserer vor Ihn tragenden sonderbahren gnädigsten Propension haben möge, Ihm das General-Erb-Post-Meister-Ambt in allen Unsern Chur- und übrigen Landen in Gnaden conferiret haben, dergestalt und also, daß Krafft desselben Er und seine Männliche Leibes-Lehens-Erben und Descendenten solche Erb-General-Post-Meister-Bedienung als ein Lehen von Uns und Unsern Nachkommen an der Chur und Churfürstlichen Hause recognosciren, mit solchem Erb-Amt von Fällen zu Fällen beliehen werden, auch selbiges gleich andern bey Unserm Churfürstlichen Hause sich befindenden Erb-Aemtern, und zwar solchergestalt zu respiciren haben sollen, daß nehmlich alle und jede Unsere Post-Bediente an Ihn verwiesen werden, um auch von Ihm auf Unsern gnädigsten Befehl und Anordnung wegen Ihrer bey dem Post-Wesen habender Verrichtung behörige Anweisung zu empfangen, und daß bemeldter Unser General-Erb-Postmeister und dessen Männliche Lehns-Erben alles, was zu der Ober-Direction des Post-Wesens gehöret, beobachten, absonderlich aber dahin sehen sollen, damit Unser Post-Regal nicht

[23]) Die Abschrift ist die Urkunde Nr. 41.

allein in dem Stande, wie es itzo ist, ohne allen Eintracht erhalten, sondern auch noch ferner erweitert und verbessert, die mit den Posten hin- und wieder-gehende Briefe schleunig und sicher überbracht, den Passagiers mit den Fahrenden Posten eilends und bequemlich fortgeholffen, das Fuhr-Werck in allen Unsern Landen, dessen Einrichtung Wir ebenfalß dem General-Post-Amt untergeben haben wollen, dem Publico zum Besten in gute Ordnung gebracht, Unsere Post-Intraden wohl menagiret und richtig berechnet, auch so hoch als immer möglich gebracht, alle Post-Bedienungen, unter welchen Wir die Postmeister Chargen selbst und immediatè auf bemeldtes Unsers General-Erb-Postmeisters und seiner in solcher Charge habenden Successoren Vortrag, die Geringern aber, als Post-Schreiber, Postilions und dergleichen, durch Ihn allein, seinem Gutbefinden nach, vergeben lassen wollen, mit geschickten, redlichen und des Post-Wesens erfahrnen Leuten bestellet und in genere alles dasjenige gethan und beobachtet werde, waß zu guter, Uns und dem Publico ersprießlicher Administration und Ober-Direction gedachtes Post-Wesens gehöret und erfordert wird. Und gleichwie solches Ihm Unserm General Erb-Post-Meister und denenjenigen von seinen Söhnen und Männlichen Descendenten, die Ihm in solcher Bedienung succediren werden, keine geringe Mühe und Arbeit machen wird, also ist auch billig, daß Er und Sie dafür gebührende Belohnung und Ergötzlichkeit zu geniessen haben, allermassen Wir Ihnen dann deßhalb Ein Tausend Reichsthaler Jährlicher Besoldung aus Unserer Post-Casse und danebst den Dreyßigsten Theil von dem nach Abzug der auf das Post-Wesen anzuwendenden Spesen übrig bleibenden Bestandes der Post-Gelder samt der freyen Wohnung in Unserm Berlinischen Post-Hause in Gnaden zugeleget haben, dergestalt, daß erwehnter Unser General-Erb-Post-Meister und nach Ihm Sein alsdann lebender ältester Sohn, und so ferner desselben übrige Männliche Descendenten, wie solches in Unserer Chur-Marck-Brandenburg bey Erb-Aemtern Recht und Gewohnheit ist, bey gedachtem Erb-General-Post-Amt und dessen Verwaltung solches alles zu geniessen und sich dessen zu erfreuen haben, auch dabey und Unsern Nachkommen an der Chur, so lange einige von des Grafen von Wartenberg Männlichen Leibes-Lehens-Erben vorhanden, gebührend geschützet, gelassen und mainteniret werden sollen; Und ob schon Er, der Graf von Wartenberg, solches seines Erb-General-Post-Amts halber sich Uns bereits vorhin mit gewissen Pflichten verwand gemacht hat, so ist dennoch Unser gnädigster Wille und Befehl, daß Er bey Unserer hiesigen Lehens-Cantzeley deßhalb annoch den gewöhnlichen Lehens-Eyd ablegen soll, immassen Ihr denselbigen in einem gewissen Termino, den Ihr dazu anzuberahmen, auch demnegst einen förmlichen Lehen-Brief, dem obiges alles gebührend inseriret werden muß, vor Ihn zu entwerffen und selbigen zu Unserer eigenhändigen Vollenziehung einzusenden, in solchem Lehen-Briefe habet Ihr auch in specie Unsers Ober-Cämmerers und General-Erb-Post-Meisters beyder itztlebenden Söhnen, Friderichs und Casimiren Grafen von Wartenberg und derer, die Er nach Gottes Willen ferner erzeugen wird, ausdrückliche Meldung zu thun und die Belehnung auf dieselbe expressè mitzurichten, damit also Er, der Graf von Wartenberg, seine Söhne und übrige Männliche Leibes-Lehens-Erben und Nachkommen dessen allen sich um so

viel gewisser zu getrösten haben mögen; Wornach Ihr Euch also gebührend zu achten, und Wir seynd Euch mit Gnaden gewogen. Geben Schönhausen, den 15ten Junii 1700.

Friderich

und unten

P. v. Fuchs[24])

SO haben Wir zwar dem Churfürstlichen Rescripto zu gehorsamster Folge die gnädigst anbefohlene Belehnunge unterthänigst zu bewerckstelligen Uns vorgenommen; Nachdem aber Seine Churfürstliche Durchlauchtigkeit diese Belehnunge vor Dero hohen Person zu Oranienburg, den 21ten Junii, jüngsthin auf Art und Weise, wie folget[25]), in Gnaden haben verrichten lassen. So hat es damit sein Rechtliches Bewenden und ist der Registratur des Nieder-Barnimbschen Creyses einverleibet, worüber auch der Lehen-Brieff fordersamst soll ausgefertiget werden. Urkundlich unter Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit anhangenden Lehen-Siegel. Actum Cölln an der Spree, den 9ten Julii 1700.

Churfürstliche Brandenburgische Lehens-Cantzeley daselbst.

P. von Fuchs.

Daniel Stephani,
Lehn-Secretarius.

Stück Nr. 44.

(Überschrift.) Copia Protocolli Des Actus der Belehnung, wie solchen zu Oranienburg, den 21. Junii 1700, in Praesentz Seiner Churfürstlicher Durchlauchtigkeit etc., des Herrn Ober-Cämmerers etc. Grafen von Wartenbergs, des würcklichen Geheimen Staats-Rathes, Herrn von Fuchs und Geheimen Staats-Secretarii Ilgen[26]) geschehen.

(Eingang.) ANfänglich habe auf Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit gnädigsten Befehl des Herrn Ober-Cämmerers Hoch-Gräfflichen Excellentz ich (Ilgen) folgenden Eyd vorgelesen, und ist derselbe von Seiner Excellentz Wort vor Wort nachgesprochen worden.

(Eideswortlaut.) DEmnach der Durchlauchtigste, Großmächtigste Fürst und Herr, Herr Friderich der Dritte, Marggraf zu Brandenburg, des Heiligen Römischen Reichs Ertz-Cämmerer und Churfürst, in Preussen, zu Magdeburg, Cleve, Jülich, Berge, Stettin, Pommern, der Cassuben und Wenden, auch in Schlesien und Crossen Hertzog, Burggraf zu Nürnberg, Fürst zu Halberstadt, Minden und Camin, Graf zu Hohenzollern, der Marck und Ravensberg, Herr zu Ravenstein und der Lande Lauenburg und Bütow; Mein gnädigster Herr, mich, Johann Casimir Grafen von Wartenberg und nach mir meine Männliche Leibes-Lehens-Erben und Descendenten zu Dero Erb-General-Post-Meistern in allen Dero Landen in Gnaden bestellet und angenommen; Als gelobe und schwere Ich hiermit zu GOTT dem Allmächtigen, daß Ich höchst-erwehnter Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit und Dero Churfürstlichen Hause, auch Erben und Nachkommen an der Chur, jedesmahl treu, gehorsam und gewärtig seyn, Dero Präeminentz, Interesse und Bestes überall suchen

[24]) Paul Freiherr von Fuchs, geb. 15. 12. 1640, wurde 1667 Professor der Rechtswissenschaft in Duisburg, 1670 Kabinettssekretär des Großen Kurfürsten, 1684 von diesem geadelt, 1702 Reichsfreiherr, verstarb am 7. 8. 1704.

[25]) »Wie folget«, d. h. Urkunde Nr. 44.

[26]) Heinrich Rüdeger von Ilgen, 1683 Geheimer expedierender Sekretär, 1693 Hofrat, 1699 Geheimer Rat. Im Staatsrat trug er die Postangelegenheiten vor, die sich auf das Ausland bezogen (Stephan a. a. O. S. 124).

und befordern, Schaden und Nachtheil aber meinen eussersten Kräfften nach verhüten und abwenden, absonderlich aber Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit hohes Post-Regal gebührend beobachten, dabey Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit Nutzen und die Commodität des Publici treulich suchen, wenn von andern, Sie seyn, wer Sie wollen, Seine Churfürstliche Durchlauchtigkeit in solchem Ihrem Post-Regal einiger Eingriff gethan werden solte, solches in Zeiten abkehren und unter Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit hohen Autorität alle diensame Mittel dawider zur Hand nehmen, daß absonderlich die an Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit einkommende und unter Dero hohen Nahmen abgehende Briefe sicher, uneröffnet und schleunig überkommen, befordern, daß der Ertrag und Uberschuß bey dem Post-Wesen so hoch, als es das Publicum nur einiger Gestalt erleiden wil, gebracht, solcher Uberschuß auch gebührend administriret und berechnet werde, behörige Obacht tragen und in diesem allen, wie auch sonst mich dergestalt erweisen und besagtes Churfürstliche Post-Regal dergestalt respiciren wil, wie es einem getreuen, sorgfältigen General-Erb-Post-Meister oblieget und gebühret, ich mir auch solches vor höchst-erwehnter Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit und Dero Churfürstlichen Hause zu verantworten getraue; So wahr mir GOtt helffe durch seinen Sohn JEsum Christum.

(Beschluß.) NAchdem dieser Eyd also abgeleget, haben Seiner Churfürstlichen Durchlauchtigkeit nach einer von des würcklichen Geheimen Rahts, Herrn von Fuchs, Excellentz gehaltenen kurtzen Rede des Herrn Ober-Cämmerers Hochgräfflichen Excellentz vermittelst dargereichtem und von Seiner Excellentz unterthänigst berührten Huts[27]) mit dem General-Erb-Post-Meister-Amt in allen Churfürstlichen Landen beliehen und investiret, worauf des Herrn Ober-Cämmerers Excellentz sich deßhalb gegen Seine Churfürstliche Durchlauchtigkeit unterthänigst bedancket und damit dieser Actus beschlossen worden.

In fidem Protocolli subscripsit
Ilgen.

Stück Nr. 114.

Demnach Seine Königliche Majestätt in Preußen etc. etc. Unser allergnädigster Herr, Dero gewesenen Ober Cämmerer, dem Grafen von Wartenberg, bekandt gemachet, aus was Uhrsachen Er und seine posteritaet auf die demselben hiebevor conferirte Erbchargen weiter keine reflexion machen könte, und dan zu solchen Erbchargen das General Erb-Post Ambt mit gezogen werden wollen; So haben zwar allerhöchstgedachte Seine Königl. Mayestät bereits allergnädigst disponiret, wie es mit dem Postwesen in allen Dero Landen hinführo zu halten, und daß selbiges mit allen dem, was davon dependiret, durch Dero würcklich Geheimbden-Etats Rath und Hoff Cammer Praesidenten, dem von Kamecken[28]), en chef dirigiret und respiciret werden soll, allerhöchst ermelte Se. Königl. Mayestät wollen aber auch alle und jede bey dem Postwesen bestellete Bediente, vom ersten bis zum letzten, keinen ausgenommen, aller dependentz, so dieselbe von dem Graff von Wartenberg als General Erb Postmeister und seinen Descendenten bishero gehabt, Sie mögen von Sr. Königl. Mayestät selbst dazu angewiesen seyn oder auf des Grafen begehren oder auch freywillig sich dazu eingelaßen haben, hiermit gäntzlich

[27]) Die Überreichung des Hutes gehört zu den feierlichen Symbolen der Lehnsinvestitur.

[28]) Ernst Bogislav von Kameke, 1711 Geheimer Staatsminister, General-Postmeister, später Präsident des Generaldirektoriums; verstarb 1726 (Stephan, wie Anm. 26).



liberiret und entbunden, auch ihnen insgesambt befohlen haben, in Post-sachen nicht mehr an den Graffen von Wartenberg und seine Descendenten, sondern einzig und allein sich jedesmahl an ermelten den von Kameken zu addressiren, auch demjenigen, was derselbe auf Sr. Königl. Majestät Befehl und in Dero Nahmen Ihnen aufgeben wirdt, jedesmahl mit behöriger treue und fleis nachzukommen.

Uhrkundlich unter allerhöchstgedachter Sr. Königl. Mayestät eigen-händigen Unterschrifft und beygedrucktem Dero Insiegell. Gegeben Cölln an der Spree, den 7. Martij 1711.

Friderich

L. S.

Patent an die sämbtliche Post Bediente. v. Ilgen.

Die Staatsangehörigkeit der Reichsbeamten in den an Polen abgetretenen Gebieten.

Von Gerichtsassessor Dr. Breithaupt in Berlin (Reichspostministerium).

Viele der aus den abgetretenen Gebieten nach Deutschland ausgewanderten Beamten werden sich nicht bewußt sein, daß sie nach dem Friedensvertrag die deutsche Reichsangehörigkeit verloren haben und Staatsangehörige von Frankreich, Polen, des Freistaats Danzig oder der Tschechoslowakei geworden sind. Es bedarf keines Hinweises darauf, daß der Wechsel der Staatsangehörigkeit von mannigfacher Bedeutung ist. Erwähnt sei nur, daß Personen, die nach dem Friedensvertrag der deutschen Reichsangehörigkeit verlustig gegangen sind, trotz ihrer Abwanderung in das Deutsche Reich nicht das Wahlrecht zum deutschen Reichstag, zu den Landesversammlungen und Gemeindevertretungen haben. Dagegen gibt ihnen die fremde Staatsangehörigkeit den Vorteil, daß ihr Eigentum der Liquidation auf Grund des Friedensvertrags nicht unterliegt, sowie daß sie nicht verpflichtet sind, über ihre im Ausland gelegenen Güter nach dem Auskunftspflichtgesetz vom 8. Mai 1920 (RGBl. S. 939) Auskunft zu geben, und daß ihre ausländischen Wertpapiere von der Anmeldung und Beschlagnahme gemäß der Bekanntmachung vom 12. Mai 1920 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 102) frei sind. Trotz der wirtschaftlichen Vorteile, die ihnen zurzeit der Erwerb einer fremden Staatsangehörigkeit gewährt, wird der Wunsch dieser Personen, deren deutsches Volksempfinden infolge der durchgemachten Unbilden vielfach besonders ausgeprägt ist, dahin gehen, sich wieder mit vollem Recht Angehörige des Deutschen Reichs nennen zu können. Besonders trifft dies bei den Beamten zu. Für sie kann sich weiter das mißliche Verhältnis ergeben, daß sie als Beamte im Dienste des Reichs oder eines der deutschen Gliedstaaten stehen, ohne deutsche Reichsangehörige und Angehörige eines der deutschen Länder zu sein. Der größte Teil der nach Deutschland ausgewanderten Beamten ist aus den an Polen verlorenen Gebieten gekommen. Der folgenden Untersuchung, inwieweit die Beamten der Abtretungsgebiete der deutschen Reichsangehörigkeit verlustig gegangen sind und auf welchem Wege sie diese wiedererwerben können, sollen daher die für die polnischen Gebietsteile maßgebenden Bestimmungen des Friedensvertrags zugrunde gelegt werden.



Art. 91 Abs. 1 und 2 des Friedensvertrags lautet:

> Die deutschen Reichsangehörigen, die ihren Wohnsitz in den endgültig als Bestandteil Polens anerkannten Gebieten haben, erwerben von Rechts wegen die polnische Staatsangehörigkeit unter Verlust der deutschen.
>
> Indes können deutsche Reichsangehörige und ihre Nachkommen, die sich nach dem 1. Januar 1908 in jenen Gebieten niedergelassen haben, die polnische Staatsangehörigkeit nur mit besonderer Genehmigung des polnischen Staates erwerben.

Entscheidend ist danach, ob der betreffende deutsche Reichsangehörige bereits vor dem 1. Januar 1908 in den abgetretenen Gebieten gewohnt oder ob er seinen ersten Wohnsitz in diesen Gebieten nach dem 1. Januar 1908 genommen hat. Trifft die letzte Voraussetzung zu, so ist er nach dem Friedensvertrag deutscher Reichsangehöriger geblieben. Von dem ihnen zustehenden Optionsrecht für Polen werden die in Betracht kommenden Beamten kaum Gebrauch machen, zumal da der Erwerb der polnischen Staatsangehörigkeit von der besonderen Genehmigung des polnischen Staates abhängig ist, und nach Art. 8 des polnischen Staatsangehörigkeitsgesetzes vom 20. Januar 1920 die Verleihung der polnischen Staatsangehörigkeit nur an solche Personen erfolgen soll, die die polnische Sprache beherrschen. Außerdem wird man sagen müssen, daß ein deutscher Beamter, der eine fremde Staatsangehörigkeit für sich beantragt, damit pflichtwidrig handelt. Er verletzt die Treuepflicht gegenüber dem Deutschen Reich und muß die sich daraus ergebenden Folgerungen durch Ausscheiden aus dem Dienste ziehen. Die Beamten, die erst nach dem 1. Januar 1908 ihren Wohnsitz in den Provinzen Posen oder Westpreußen genommen haben, behalten also nach dem Friedensvertrag ihre bisherige Staatsangehörigkeit.

Dagegen sind nach Abs. 1 Art. 91 alle Personen deutscher Reichsangehörigkeit, die ihren Wohnsitz zurzeit des Inkrafttretens des Friedensvertrags, dem 10. Januar 1920, in den abgetretenen Gebieten hatten, und die darin bereits vor dem 1. Januar 1908 ansässig waren, unter Verlust der deutschen Reichsangehörigkeit Polen geworden. Der Verlust der deutschen Reichsangehörigkeit schließt hier gleichzeitig den Verlust der Staatsangehörigkeit als Preuße, Mecklenburger usw. ein. Dabei macht es, wie man bei strenger und sinngemäßer Auslegung des Art. 91 annehmen muß, keinen Unterschied, ob der Betreffende seinen Wohnsitz ununterbrochen von der Zeit der Begründung seines ersten Wohnsitzes in dem abgetretenen Gebiet an bis zum Inkrafttreten des Friedensvertrags in diesem Gebiet oder ob er ihn in der Zwischenzeit auf kürzere oder längere Dauer in anderen Teilen Deutschlands gehabt hat. Ein deutscher Reichsangehöriger, der zu irgendeinem Zeitpunkt vor dem 1. Januar 1908, etwa in den Jahren 1897 bis 1900, in Bromberg, danach in Kiel, Berlin oder Köln gewohnt und der zur Zeit des Inkrafttretens des Friedensvertrags seinen Wohnsitz in Posen gehabt hat, hat danach seine deutsche Reichsangehörigkeit verloren und ist polnischer Staatsangehöriger geworden.

Der Verlust der deutschen und der Erwerb der polnischen Staatsangehörigkeit ist allerdings kein endgültiger. Nach Art. 91 Abs. 3 des Friedensvertrags haben alle über 18 Jahre alten Personen das Recht, für die deutsche Reichsangehörigkeit zu optieren, d. h. sie können in einer förmlichen Erklärung gegenüber der zuständigen Behörde zum Ausdruck bringen, daß sie deutsche Reichsangehörige sein wollen und erlangen damit ohne weiteres ihre alte Staatsangehörigkeit wieder. An dem einmal geschaffenen Zustand wird durch die Bestimmung jedoch bis zur Abgabe der Optionserklärung nichts geändert. Der Optionsvertrag mit Polen ist noch nicht zustande gekommen. Bestimmungen darüber, in welcher Form und welcher Behörde gegenüber die Optionserklärung abzugeben ist, bestehen noch nicht.

Zu hoffen ist, daß die Bestimmungen und ihre Handhabung durch die deutschen Behörden den Betroffenen die Option in jeder Weise erleichtern werden. Bis zu dem Zeitpunkt, in dem der noch zu schließende Optionsvertrag in Kraft tritt, kann von den betroffenen Personen die deutsche Reichsangehörigkeit daher nur auf einem der im deutschen Reichs- und Staatsangehörigkeitsgesetz vom 22. Juli 1913 (RGBl. S. 583) aufgeführten Wege wiedererworben werden.

Der Umstand, daß der Betroffene deutscher Reichs- oder bundesstaatlicher Beamter ist, schließt den Eintritt des Verlustes der deutschen Staatsangehörigkeit nicht aus. Nach deutschem Beamtenrecht ist nicht unbedingt erforderlich, daß der Beamte die deutsche Reichsangehörigkeit besitzt. Ein Ausländer z. B., der im Ausland als Reichsbeamter angestellt wird, erlangt dadurch nicht die deutsche Reichsangehörigkeit[1]). Mit dem Verlust der deutschen Reichsangehörigkeit ist ferner der Verlust der Beamteneigenschaft nicht notwendig verbunden[2]). Das zeigt auch die Bestimmung des § 22, Ziffer 5 des Reichs- und Staatsangehörigkeitsgesetzes, wonach ein Beamter, solange er ein Amt bekleidet, aus der deutschen Reichsangehörigkeit nicht »entlassen« werden kann. Es ist für die Stellung als Beamter etwas wesentlich anderes, ob ein Beamter die Entlassung aus der Staatsangehörigkeit von sich aus betreibt — was als pflichtwidriges Verhalten anzusehen und mit seiner Beamtenstellung nicht vereinbar ist — oder ob er die Staatsangehörigkeit auf anderem Weg als durch Entlassung, hier durch den Deutschland aufgezwungenen Friedensvertrag, verliert.

Die Feststellung, daß ein großer Teil der aus den abgetretenen Gebieten nach Deutschland ausgewanderten Beamten der deutschen Reichsangehörigkeit verlustig gegangen sein soll, kann natürlich nicht befriedigen. Ebensowenig kann die Beamten die Aussicht, daß ihnen in Zukunft die Option für Deutschland die deutsche Reichsangehörigkeit wiederverleiht, zufriedenstellen. Der deutsch-polnische Vertrag über die vorläufige Regelung von Beamtenfragen vom 9. November 1919 (RGBl. 1920 S. 77) hilft aus der Schwierigkeit nicht heraus; aus ihm läßt sich nicht folgern, daß die in Polen einstweilen verbliebenen deutschen Beamten ihre deutsche Reichsangehörigkeit behalten haben. Das Beamtenabkommen enthält keine Bestimmung über die Staatsangehörigkeit der zum Dienst in Polen beurlaubten Beamten. Dadurch, daß sie in dem Abkommen als »deutsche« Beamte bezeichnet sind, wird an ihrer Staatsangehörigkeit nichts geändert, denn das deutsche Beamtenrecht kennt, wie gesagt, auch deutsche Beamte, die nicht deutsche Reichsangehörige sind.

Einen Ausweg aus der unerwünschten Lage, daß fortan viele Ausländer als deutsche Beamte tätig sind, zeigt dagegen der § 15 des Reichs- und Staatsangehörigkeitsgesetzes (StAG.). Diese Bestimmung in Verbindung mit § 8 des Gesetzes setzt fest, daß ein Ausländer die Staatsangehörigkeit eines deutschen Gliedstaats und damit die deutsche Reichsangehörigkeit durch »Einbürgerung«, d. h. durch Erklärung der Verwaltungsbehörde, erwerben kann, und daß als Einbürgerung die im Reichsdienst erfolgte Anstellung eines Ausländers gilt, der seinen dienstlichen Wohnsitz in einem Bundesstaat hat. Der § 15 des StAG. wird auch auf die zurückwandernden Beamten anzuwenden sein, die zwar nach dem starren Wortlaut Polen geworden sind, aber sich doch nach wie vor als deutsche Reichsangehörige fühlen. Voraussetzung für den Erwerb der deutschen Reichsangehörigkeit ist nach § 15 die Anstellung und der dienstliche Wohnsitz in einem der deutschen Gliedstaaten. Ein Ausländer, der im Inland wohnt und deutscher Beamter ist, soll auch deutscher Staatsangehöriger sein. Als gleichgültig wird dabei anzusehen sein, ob die Verlegung des Wohnsitzes nach Deutschland der Anstellung vorhergeht oder nachfolgt, und man wird sagen können: Der Ausländer, der bereits

[1]) Brand, Beamtengesetz § 3, Ziff. 7, S. 18; Perels & Spilling, Beamtengesetz § 57, III 2, S. 134; Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen 70, S. 355.

[2]) Brand, Beamtengesetz § 29, Ziff. 4.



deutscher Beamter ist, gilt mit der Erlangung eines dienstlichen Wohnsitzes im Inland in dem deutschen Gliedstaat als eingebürgert, in dem er seinen Wohnsitz hat. Die Erlangung eines dienstlichen Wohnsitzes ist nicht gleichbedeutend mit der tatsächlichen Übersiedlung des Beamten, kann ihr vielmehr vorausgehen. Bereits die Versetzung des Beamten begründet für ihn einen neuen dienstlichen Wohnsitz, auch wenn der Beamte zunächst noch an seiner alten Dienststelle verbleibt. Der durch den Friedensvertrag zum Polen gewordene deutsche Beamte erlangt demnach die deutsche Reichsangehörigkeit dann wieder, wenn ihm die Verfügung wegen seiner Versetzung nach einem Orte des Deutschen Reichs zugeht.

Dabei ist folgendes zu beachten. Die deutsche Reichsangehörigkeit setzt, abgesehen von den Ausnahmefällen der §§ 33 und 34 des StAG., die Staatsangehörigkeit in einem der deutschen Gliedstaaten voraus. Nach § 15 erlangt nun der im Reichsdienst angestellte Beamte die Staatsangehörigkeit des Landes (deutschen Gliedstaats), in dem er seinen dienstlichen Wohnsitz hat. Es kann daher der Fall eintreten, daß der Beamte aus dem abgetretenen Gebiet die bundesstaatliche Staatsangehörigkeit, die er bisher hatte, nicht wiedererlangt und Angehöriger eines anderen deutschen Gliedstaats wird. Ein in der Provinz Posen ansässiger Postbeamter z. B., der früher Preuße war und durch den Friedensvertrag die deutsche Reichs- und preußische Staatsangehörigkeit verloren hat, erwirbt, wenn er jetzt nach Braunschweig versetzt wird, nicht wieder die preußische, sondern die braunschweigische Staatsangehörigkeit.

Nicht so leicht wie für die noch im Dienste befindlichen Beamten gestaltet sich der Wiedererwerb der deutschen Reichsangehörigkeit für die Beamten im Ruhestand und für die Witwen und Waisen von Reichsbeamten, die durch den Friedensvertrag die deutsche Staatsangehörigkeit verloren haben. Für sie kann die Frage mit Rücksicht auf die Bestimmungen im § 57 des Reichsbeamtengesetzes (RBG.) und § 15 des Beamtenhinterbliebenengesetzes (BHG.) noch besondere Bedeutung gewinnen, da nach diesen Bestimmungen der Bezug des Ruhegehalts und des Witwen- und Waisengeldes ruht, solange ein Ruhegehaltsempfänger und Hinterbliebener nicht im Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit ist. Für den Kreis dieser Personen gibt es den Wiedererwerb der deutschen Staatsangehörigkeit durch eine Versetzungsverfügung nicht, sondern sie sind, wenn sie nicht auf den Erlaß der noch fehlenden Bestimmungen über die Option warten wollen, die ihnen den Wiedererwerb der deutschen Reichsangehörigkeit hoffentlich erleichtern wird, auf die förmliche Einbürgerung nach § 8 ff. des StAG. angewiesen. Das ist aber ein umständlicher Weg. Die Bestimmungen des § 57 RBG. und § 15 BHG. haben für die Berechtigten selbst zurzeit aber nicht die Bedeutung, wie es auf den ersten Blick erscheint insofern, als über die Verteilung der Pensionslasten zwischen Deutschland und Polen verhandelt wird, und einstweilen noch ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der Staat die Beträge zahlt, in dem der Berechtigte seinen Wohnsitz hat.

Hat nach dem Friedensvertrag eine große Anzahl Deutscher die deutsche Reichsangehörigkeit verloren, so sind doch die Bande des Blutes und die tatsächlichen Verhältnisse stärker als das dem deutschen Volk in dem Vertrag von Versailles aufgezwungene Recht. Es widerspricht jedem volkstümlichen Empfinden, daß die Flüchtlinge aus den abgetretenen Gebieten, auch wenn sie nicht Beamte sind, die deutsche Staatsangehörigkeit verloren haben sollen. Die Bestimmungen über den Verlust der deutschen Reichsangehörigkeit werden daher kaum beachtet, zumal da dem polnischen Staate nichts daran gelegen sein kann, die aus den polnischen Gebieten nach Deutschland abwandernden deutschen Beamten usw. als seine Staatsangehörigen in Anspruch zu nehmen. Klagen darüber, daß die aus Polen nach Deutschland gewanderten Personen im Deutschen Reich nicht als Deutsche angesehen werden, sind nicht laut geworden. Diese Personen haben sich selbst, meist in Unkenntnis

dessen, daß sie durch den Friedensvertrag ihrer deutschen Reichsangehörigkeit beraubt worden sind, bei ihrer Anmeldung als Reichsdeutsche ausgegeben und damit ihren Willen, deutsche Reichsangehörige zu bleiben auch ohne förmliche Option — und deshalb allerdings in rechtsunwirksamer Form — offenbart. Wer von ihnen wegen der Liquidation seines Eigentums oder aus anderen Gründen trotz seiner Übersiedlung nach Deutschland Wert darauf legt, Pole zu bleiben, mag sich auf das förmliche ihm im Friedensvertrag gegebene Recht berufen. Für ihn ist es dann nur recht und billig, daß er im deutschen Reich als Ausländer gilt und an den Rechten eines deutschen Staatsbürgers keinen Anteil hat.

Kleine Mitteilungen.

Der Bahnbau Tanger–Dakar. Die Internationale Parlamentarische Handels-Konferenz hat in ihrer Sitzung vom 22. Mai 1919 in Brüssel einstimmig die folgende Entschließung angenommen: »Die Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Tanger nach Dakar sollen so rasch wie möglich in Angriff genommen werden; die Bahn soll die französische Vollspur erhalten — die gleiche Spurweite wie die aller europäischen Eisenbahnlinien, außer in Rußland, Spanien und Portugal — und für Schnellzüge geeignet sein. Ferner hat die französische Regierung das Protektorat von Marokko von den Hemmnissen zu befreien, die infolge der Algeciras-Akte dem wirtschaftlichen Vorgehen Frankreichs entgegenstehen. Der französischen Regierung liegt im weiteren ob, in Verhandlungen mit der spanischen Regierung einzutreten, um sie zu veranlassen, daß Spanien in seinen Besitzungen oder in Gebieten, die unter seiner Schutzherrschaft stehen, die neue Eisenbahn in gleicher Weise und hinsichtlich der baulichen Bedingungen in völliger Übereinstimmung mit der Linie in dem französischen Gebiet herstellt. Spanien wird ferner ersucht werden, die Vollspur einzuführen, und die portugiesischen Zweigbahnen haben alle Vorteile der Hauptbahn zu erhalten, die ihrerseits so ausgedehnt werden soll, daß ihr Anschluß an vorhandene oder geplante Bahnen in den Kolonien der ,Vereinigten Mächte' gesichert ist«. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1919, S. 586.)

Nachruf.

Wirklicher Geheimer Ober-Postrat Menny †.

Am 7. Juni ist der Wirkliche Geheime Ober-Postrat und Ministerialrat im Reichspostministerium Menny im 65. Lebensjahr unerwartet an Herzlähmung gestorben.

Menny trat 1874 in den höheren Dienst der Telegraphenverwaltung, bestand 1883 die höhere Verwaltungsprüfung und wurde 1894 Postrat. Nach seiner Berufung in das Reichs-Postamt wurde er 1902 zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat, 1907 zum Geheimen Ober-Postrat und 1918 zum Wirklichen Geheimen Ober-Postrat mit dem Rang eines Rates erster Klasse ernannt. Die langjährige und erfolgreiche Tätigkeit des Heimgegangenen bei der obersten Postbehörde war hauptsächlich der Entwicklung des Fernsprechwesens gewidmet. Durch mehrfache Studienreisen hatte er seine Kenntnisse von dem Fernsprechwesen in fremden Staaten erweitert und vertieft. An der Ausarbeitung der Fernsprechgebühren-Ordnung vom Jahre 1899 und bei den späteren mehrfachen Neuregelungen der Fernsprechgebühren hat er hervorragend mitgewirkt.



Mit dem Archiv für Post und Telegraphie verbanden den Entschlafenen besonders enge Beziehungen; von 1913 bis zu seinem Tode lag ihm die Schriftleitung und Herausgabe dieser Fachzeitschrift ob. Er hat sich der Aufgabe, für die er mit starkem sprachlichem Feingefühl und durchdringendem Verstand ausgerüstet war, mit vieler Liebe unterzogen und durch Heranziehung berufener Mitarbeiter dafür gesorgt, daß den Lesern des Archivs immer weitere Gebiete zur Erweiterung ihres Wissens zugänglich wurden.

Sein amtliches Wirken, sein schlichtes offenes Wesen und die Lauterkeit seiner Gesinnung sichern dem Verblichenen ein dauerndes ehrendes Gedenken.

Schriftwerke.

Die Materialprüfung der Isolierstoffe der Elektrotechnik. Herausgegeben von Walter Demuth, Oberingenieur und Prüffeldvorstand der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken), Berlin, unter Mitarbeit von Kurt Bergk und Hermann Franz, Ingenieure derselben Gesellschaft. Mit 76 Textabbildungen. 137 S. Preis 12 *M*, gebunden 14,40 *M*. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1920.

Das als Nachwirkung des Krieges noch immer gebotene Beiseitelassen früher für elektrische Anlagen bewährter Baustoffe und die Notwendigkeit, dafür Ersatzstoffe zu verwenden, zwingt zu regelmäßigen Prüfungen der Rohstoffe, der Halb- und Fertigerzeugnisse. Die Überlastung des Materialprüfungsamts in Lichterfelde, der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt in Charlottenburg und der Staatslaboratorien mit solchen Arbeiten und die dadurch verursachten Verzögerungen in der Ausführung machen die Einrichtung von eigenen Materialprüfstellen in der Industrie nötig. Sie wird von den amtlichen Stellen durch Eichung der Maschinen und Anlernung von Personal aus der Praxis erleichtert. Auch das vorliegende Handbuch dient diesem Zweck, indem es eine gründliche Einweisung in das ganze Stoffgebiet vermittelt und eine Anleitung zur Vornahme der Prüfungen gibt, wie sie zum Teil vom Verband Deutscher Elektrotechniker vorgeschrieben sind.

Nach Aufstellung eines Fragebogens zur Beurteilung der festen Isolierstoffe werden im ersten Teil die verschiedenen Prüfverfahren, die dazu nötigen Maschinen und Sondereinrichtungen, das Vorgehen bei den mechanischen und technologischen, den physikalischen und elektrischen Prüfungen behandelt. In gleicher Weise ist nach Zusammenfassung allgemeiner Vorfragen über Herkunft und Lieferungsform für die flüssigen Isolierstoffe und Lacke die Prüfung der Öle und Fette, Isolierlacke und Vergußmassen dargestellt, wobei die Öle und Fette nicht nur als Isolierstoffe, sondern auch nach ihren Eigenschaften als Schmiermittel für elektrische Maschinen einer eingehenden Betrachtung unterzogen werden. Im zweiten Teile sind die Isolierstoffe, und zwar die reinen Naturerzeugnisse und die daraus hergestellten Stoffe (Asbest, Glimmer, Glas, Porzellan usw.) nach Vorkommen, Gewinnung, Eigenschaften und Verwendung beschrieben. Daran schließt sich ein Überblick über die von der Industrie so zahlreich geschaffenen Kunststoffe verschiedenster Zusammensetzung, wie Ambroin, Cellon, Gummon, Mikanit, Preßspan usw., wobei Herkunft und Zusammensetzung, Lieferungsform, Farbe, spezifisches Gewicht u. a. aufgeführt sind.

Das Buch zeugt von gründlicher Durcharbeitung des Gebiets und praktischen Erfahrungen. Mit seinem gediegenen, durch Abbildungen der Maschinen, Aufrisse und Schaltungsskizzen ergänzten Inhalt ist es ein wertvolles Hilfsmittel für das Materialprüfungswesen.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 9 Berlin, September 1920

Der preußisch-amerikanische Postvertrag von 1852.

Nach archivalischen Quellen bearbeitet von Ober- und Geh. Postrat a. D.
Sautter in Berlin.

Am 15. Dezember 1848 wurde zwischen dem britischen Minister für die auswärtigen Angelegenheiten Viscount Palmerston und dem Gesandten der Vereinigten Staaten am britischen Hofe Georg Bancroft in London ein Vertrag über die Vervollkommnung der Postverbindung zwischen England und Nordamerika geschlossen. Der Austausch der Ratifikationsurkunden fand am 26. Januar 1849 in London statt. Der Vertrag enthielt Bestimmungen, die nicht allein für die vertragschließenden, sondern auch für zahlreiche andere Staaten von Bedeutung waren. Zunächst wurde darin vereinbart, daß das Porto für die Briefbeförderung über den atlantischen Ozean, das sogenannte Seeporto, fortan nur 8 Pence ($6^2/_3$ Silbergroschen) anstatt wie bisher 1 Schilling (10 Silbergroschen) für den einfachen bis $^1/_2$ Unze oder 1 Lot schweren Brief betragen solle. Das bedeutete eine beträchtliche Ermäßigung, die nach dem Postvertrag zwischen Preußen und England vom 1. Oktober 1846 auch dem preußisch-amerikanischen über England sich bewegenden Briefverkehr zugute kommen mußte. Ferner setzte der Vertrag die Befugnis für die Vereinigten Staaten fest, auf dem Weg über England geschlossene Briefpakete mit anderen europäischen Staaten wechseln zu dürfen; das war ein Zugeständnis von Wichtigkeit, das die britische Regierung sonst in ihren Postverträgen nicht einzuräumen pflegte. So war z. B. Preußen in dem obengenannten Postvertrag solche Ermächtigung nicht zugestanden worden. Leider war in dem neuen britisch-amerikanischen Vertrag der Zwang zur Freimachung der im Einzeldurchgang durch die beiden Länder zu befördernden Briefe, also auch der über England zu leitenden preußisch-amerikanischen Briefschaften, aufrechterhalten worden.

Als das preußische Handelsministerium, dem damals die Postverwaltung unterstand, von dem Wortlaut des Vertrags durch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten Kenntnis erlangt hatte, erkannte es sofort, daß das britische Zugeständnis an Amerika zur Einrichtung von Briefkartenschlüssen des Durchgangsverkehrs nicht nur das Mittel bieten werde, durch Einrichtung preußisch-amerikanischer Briefpakete den lästigen Zwang zur Freimachung der Briefe zu beseitigen, sondern wahrscheinlich auch noch Portoermäßigungen und sonstige Verkehrserleichterungen

durchzusetzen. Mancherlei Rücksichten ließen die Herstellung eines unmittelbaren preußisch-amerikanischen Postverkehrs ohnehin wünschenswert erscheinen. Zu jener Zeit schlug der von Jahr zu Jahr steigende Briefverkehr mit Amerika sehr verschiedene Wege ein; die Post wurde teils über England, teils über Frankreich, zu einem beträchtlichen Teil über Bremen geleitet. Ferner wurden die sämtlichen zwischen europäischen und amerikanischen Häfen fahrenden Privatschiffe zur Briefbeförderung benutzt. Bei allen Beförderungsarten unterlagen die Briefe verschiedenen, wesentlich voneinander abweichenden Gebührenvorschriften, deren richtige Anwendung nicht allein für die Postanstalten schwierig war und die größte Aufmerksamkeit erforderte, sondern deren Verschiedenheit auch unablässig Rückfragen und Beschwerden des Publikums hervorrief. Auf dem Gebiete durch Einrichtung preußisch-amerikanischer Briefkartenschlüsse zu einer einheitlichen Gebührenfestsetzung und Behandlung zu gelangen, erwies sich als ein bei der zunehmenden Wichtigkeit der Verkehrsbeziehungen sehr fühlbares Bedürfnis. Das Handelsministerium wandte sich daher an das Ministerium des Auswärtigen mit dem Ersuchen, auf diplomatischem Wege feststellen zu lassen, ob die Regierung in Washington geneigt sei, auf Grund des in dem neuen britisch-amerikanischen Postvertrag britischerseits gemachten Zugeständnisses mit Preußen in unmittelbaren Postverkehr zu treten. In Abwesenheit des Ministerresidenten in Washington wurde der preußische Generalkonsul S. W. Schmidt in New York mit Anknüpfung der erforderlichen Verhandlungen beauftragt. Die preußische Anregung fiel bei der amerikanischen Regierung auf guten Boden. Staatssekretär Clayton sprach sich über den Vorschlag der Einrichtung preußisch-amerikanischer Briefkartenschlüsse sehr günstig aus und verwies den Generalkonsul zur näheren Besprechung der Angelegenheit an den Generalpostmeister Collamer. Der stand erst seit wenigen Monaten an der Spitze der Postverwaltung und war damals mit wichtigen Personalangelegenheiten beschäftigt; er übertrug daher die Verhandlungen seinem Beigeordneten, dem ersten Assistant Postmaster-General, Major Hobbie, einem auf dem Gebiete besonders sachverständigen, bewährten Beamten, der bei dem Abschlusse des Postvertrags zwischen den Vereinigten Staaten und England hervorragend tätig gewesen war und auch im Jahre 1847, bei persönlicher Anwesenheit in Bremen, mit dem Leiter des bremischen Postwesens, Senator Duckwitz, die erste unmittelbare deutsch-amerikanische Seepostverbindung Bremen—New York vereinbart hatte. Leider fiel der Beginn der Verhandlungen in eine ungünstige Zeit. Durch den Frieden von Guadalupe Hidalgo vom 2. Februar 1848 hatte Mexiko infolge des verlorenen Krieges mehr als die Hälfte seines großen Gebiets an die Vereinigten Staaten abtreten müssen. Es war nunmehr deren Sache, in der ungeheuren, freilich dünn besiedelten Ländermasse für Einrichtung des Postwesens zu sorgen. Um dieselbe Zeit waren die Goldfunde in dem von Mexiko an die Vereinigten Staaten abgetretenen Californien gemacht worden, was einen gewaltigen Zustrom von Menschen in das bisher menschenleere Gebiet zur Folge hatte. Dadurch war die Postverwaltung in Washington plötzlich vor die schwierige Aufgabe gestellt, nach einem so weit entfernten Landstrich Postverbindungen herzustellen und in Gebieten, wo noch der reine Naturzustand herrschte, Posteinrichtungen ins Leben zu rufen. Es lag auf der Hand, daß die Arbeitskraft der Leiter des nordamerikanischen Postwesens durch diese dringlichen Arbeiten aufs äußerste in Anspruch genommen war und daß die Aufmerksamkeit für die weniger wichtige Vereinbarung eines Postvertrags mit Preußen in den Hintergrund trat. Für den Fortgang der Verhandlungen war auch der Umstand hinderlich, daß dem mit deren Führung amerikanischerseits beauftragten gewiegten Fachmann auf preußischer Seite ein Nichtfachmann, der preußische Ministerresident Freiherr von Gerolt, gegenüberstand, der nach der Rückkehr auf seinen Gesandtenposten an Stelle des Generalkonsuls in New York die Angelegenheit in die Hand genommen hatte. Obwohl Gerolt mit regstem Eifer, großer Umsicht und Tatkraft ans Werk ging, fehlten ihm doch die fachmännischen Kenntnisse, um auf Anfragen und Einwendungen des

amerikanischen Vertreters sogleich erwidern zu können. Er war genötigt, in allen solchen Fällen immer erst an das Ministerium des Auswärtigen in Berlin zu berichten, das dann wiederum das Handelsministerium ersuchen mußte, die für die Anweisung des Gesandten erforderlichen Angaben zu liefern. Bei der langen Zeit, die der Nachrichtenaustausch zwischen Amerika und Europa damals in Anspruch nahm, verstrichen Wochen und Monate, bis der Gesandte in den Stand gesetzt war, dem amerikanischen Unterhändler zu antworten. Hätte man die Führung der Verhandlungen, wie es in anderen Fällen geschehen war, z. B. beim Abschluß des ersten Postvertrags zwischen Preußen und England, den der Geh. Postrat Seidel im Jahre 1846 in London zustande gebracht hatte, einem Mitgliede der preußischen Postverwaltung an Ort und Stelle übertragen oder wenigstens dem Gesandten einen sachkundigen Postbeamten an die Seite gestellt, so wäre der Vertragsabschluß ohne Zweifel in kürzerer Frist gelungen. Aus welchen Gründen dies nicht geschehen ist, geht aus den Akten nicht hervor.

Ein neues Hindernis ergab sich im Laufe der Verhandlungen in Gestalt des am 6. April 1850 abgeschlossenen deutsch-österreichischen Postvereinsvertrags. Preußischerseits war von vornherein beabsichtigt, in dem Postvertrag mit den Vereinigten Staaten das Porto für die deutsche Beförderungsstrecke — entsprechend dem amerikanischen Inlandsporto von 5 Cents — auf den einheitlichen Satz von 2 Silbergroschen für den einfachen Brief festzusetzen. Dem amerikanischen Unterhändler war dies auch zugesagt. Das bedeutete eine Abweichung von dem hinterher geschlossenen Vereinsvertrag, der für das deutsche Porto drei Taxstufen von 1, 2 und 3 Silbergroschen je nach der Entfernung vorschrieb. Es waren daher zunächst Verhandlungen mit den Vereinsverwaltungen nötig, um ihre Zustimmung zu der geplanten Abweichung von den Bestimmungen des kaum ins Leben getretenen Vereinsvertrags herbeizuführen. Sie zogen sich in die Länge, weil nicht alle Vereinsverwaltungen geneigt waren, der Abweichung ohne weiteres zuzustimmen. Die Fürstlich Thurn-und-Taxissche Postverwaltung lehnte ihre Zustimmung ab. Größere Schwierigkeiten verursachten die langwierigen Verhandlungen mit Belgien, England und den Vereinigten Staaten wegen Ermäßigung des belgischen und englischen Durchgangsportos und des Seeportos, die angestrebt werden mußte, um das Porto für die mit den preußisch-amerikanischen Briefpaketen zu befördernden Briefe so niedrig bemessen zu können, daß die neue Beförderungsgelegenheit mit den bestehenden Gelegenheiten in Wettbewerb treten konnte. Erst im Herbst 1851 gelang es der persönlichen Einwirkung des in London anwesenden Handelsministers von der Heydt, die Ermäßigung des belgischen und englischen Durchgangsportos zu erreichen. Die Herabsetzung des Seeportos gelang dagegen überhaupt nicht, obwohl Belgien, dem in Rücksicht auf die Einnahme an Durchgangsporto am Zustandekommen der neuen Postverbindung gelegen war, durch seine diplomatischen Vertreter in London und Washington die Wünsche Preußens unterstützte. In den Vereinigten Staaten bestand für eine Ermäßigung des Seeportos wenig Neigung. Der amerikanische Generalpostmeister erklärte, daß er das Seeporto in seiner jetzigen Höhe eigentlich für mäßig genug halte, immerhin wolle er, wenn sich England zu einer Herabsetzung entschließen könne, einer solchen auch seinerseits nicht entgegen sein. England dagegen wollte von einer Seeportoermäßigung nichts wissen, worin es die laue Haltung Amerikas wohl bestärkt haben mochte. Man wies preußischerseits darauf hin, daß sich selbst bei der beantragten Herabsetzung des Seeportos auf 15 Cents für die Unze das Porto für einen mit den preußisch-amerikanischen Briefpaketen zu befördernden Brief immer noch etwas höher stellen werde als bei der Beförderung über Bremen, und daß daher England in seinem eigenen Nutzen handle, wenn es die Ermäßigung zugestehe, weil es sich dadurch den Durchgangsverkehr erhalte. Auch diese Ausführungen blieben eindruckslos; England lehnte den preußischen Antrag kurz ab. Während die Verhandlungen schwebten, erging ein Mahnruf des preußischen Ministerresidenten in Washington, man möge

die schon so lange schwebende Angelegenheit baldigst zum Abschluß bringen, weil bei längerem Zögern zu befürchten sei, daß bei der Wandelbarkeit der Ansichten im Schoße der Regierung und der amerikanischen gesetzgebenden Körperschaften das ganze mühselig aufgerichtete Vertragswerk zu Fall kommen könne. Die Mahnung wurde von der Berliner Regierung beherzigt. Der Vertrag wurde am 26. August 1852 nach beinahe dreijähriger Dauer der Verhandlungen von dem Handelsminister von der Heydt unterzeichnet und trat mit dem 1. Oktober 1852 für Preußen in Wirksamkeit. Für die Vereinigten Staaten, in deren Namen der Generalpostmeister Hall unterzeichnet hatte, sollte die Wirksamkeit des Vertrags einen Monat nach Auswechslung der Vertragsurkunde beginnen.

Die wichtigsten Vorschriften des Vertrags waren folgende. Zu Auswechslungs-Postanstalten wurden in Preußen das Postamt in Aachen, in Amerika die Postämter in New York und Boston ausersehen. Änderungen in der Beziehung waren der Verständigung beider Verwaltungen vorbehalten. Hiervon machte die preußische Postverwaltung sofort in der Weise Gebrauch, daß sie an Stelle des weniger geeigneten Postamts in Aachen das erst wenige Monate vorher, am 1. April 1852 errichtete Speditionsamt Nr. 10 in Köln, dessen Bahnposten auf der Strecke Köln—Aachen—Verviers verkehrten, zur Abfertigungsstelle und Empfangsstelle für die Kartenschlüsse nach und aus Amerika bestimmte. Der Vertrag war auf den Briefverkehr zwischen Preußen und den Staaten des deutsch-österreichischen Postvereins einerseits und den Vereinigten Staaten und ihren Territorien anderseits anwendbar. Außerdem behielten sich die vertragschließenden Teile vor, auch Briefe nach und von rückliegenden Ländern nach vorgängiger Mitteilung eines Verzeichnisses der betreffenden Gebiete und der Gebührensätze in die preußisch-amerikanischen Briefpakete aufnehmen zu lassen. Der nicht über ½ Unze wiegende Brief galt als einfach. Das Porto betrug 30 Cents, nämlich 5 Cents für die Beförderung auf amerikanischem Gebiet, 20 Cents für das Seeporto und das britische sowie belgische Durchgangsporto, und 5 Cents für Deutschland. Bei schwereren Sendungen stellte sich das Porto für Sendungen bis zum Gewicht von 1 Unze auf 60 Cents und stieg für jede weitere Unze oder einen Bruchteil davon um je 60 Cents. Die Vorauszahlung des Portos war freigestellt, eine Freimachung nur zum Teil aber nicht gestattet. Zwei preußische Lot wurden für eine amerikanische Unze gerechnet. Ursprünglich hatte die amerikanische Postverwaltung für die Briefe nach den neu erworbenen Gebietsteilen Californien und Oregon in Rücksicht auf die ihr erwachsenden großen Kosten der Postbeförderung zwischen den Küsten des atlantischen und des Stillen Ozeans ein höheres Porto[1]) beansprucht, doch ließ sie im Laufe der Verhandlungen ihren Anspruch »im Geiste der Freigebigkeit«, wie der Generalpostmeister betonte, und in der Absicht fallen, zwischen den beiden vertragschließenden Staaten gleich von vornherein eine Einheitsgebühr herzustellen. Zeitungen bis zum Gewicht von 2 Unzen das Stück waren bei voller Vorauszahlung des ermäßigten Portos von 6 Cents zugelassen, Drucksachen anderer Art genossen dagegen keine Portoermäßigung. Den Briefportosätzen lag die Annahme zugrunde, daß auf die Unze durchschnittlich 4 Briefe entfallen würden. Wenn sich die Voraussetzung als unzutreffend erweisen und die Durchschnittszahl der auf die Unze entfallenden Briefe geringer sein sollte, war vereinbart, daß zur Deckung des etwaigen Verlustes zwischen beiden Verwaltungen höhere Portosätze verabredet werden konnten. Jedem Briefpaket war eine Briefkarte beizugeben, worin der Betrag des jeder Verwaltung nach der Zahl der Briefe zustehenden Portos zu vermerken war. Etwaige Änderungen der Eintragungen mußte die absendende Verwaltung gegen sich gelten lassen, wenn sie am Bestimmungsort durch zwei Beamte festgestellt waren.

---

[1]) Die Portoreformakte vom 3. März 1851 setzte das Briefporto in den Vereinigten Staaten von 5 auf 3 Cents herab, jedoch mit der Einschränkung, daß für Briefe auf Entfernungen von mehr als 3000 Meilen, worunter Californien und Oregon fielen, eine zweite Gebührenstufe von 6 Cents in Anwendung zu kommen habe.

Den damaligen Gepflogenheiten des Postdienstes entsprechend, war eine sehr umständliche Stemplung der Briefe vorgesehen. Neben dem gewöhnlichen Aufgabestempel erhielt jeder Brief einen Abdruck des Stempels des absendenden Auswechslungs-Postamts auf der Vorderseite und des empfangenden Auswechslungs-Postamts auf der Rückseite. Ferner trug jeder freigemachte Brief das gestempelte Wort »Paid« nebst dem Betrage des Portos in roter Farbe in der rechten oberen Ecke der Vorderseite. Endlich war auf jedem Briefe zum Zwecke der Abrechnung mit England für etwa zurückgeschickte unbestellbare Briefe entweder der Name des Schiffes oder die Bezeichnung »Br. Packet« bzw. »Am. Packet«, jenachdem er mit einem britischen oder amerikanischen Dampfer Beförderung erhielt, durch Stempelabdruck auf der Rückseite anzubringen. Mit Hinzurechnung des Stempelabdrucks der Bestimmungs-Postanstalt war also jeder freigemachte Brief mit nicht weniger als 6 Stempelabdrücken bedeckt, wozu noch einige Stemplungen bei Umleitungen im Aufgabe- und Bestimmungsland treten konnten. Eine derartige zeitraubende, Mühe und Arbeit verursachende Abstemplung der Briefe glaubten die Postverwaltungen in damaliger Zeit nicht entbehren zu können[1]).

Einschreibbriefe waren im Vertrag nicht vorgesehen, weil das Verfahren der Einschreibung im amerikanischen Postbetrieb damals noch unbekannt war. Trotzdem ließ die preußische Postverwaltung nach Vertragsabschluß Einschreibbriefe nach den Vereinigten Staaten zu, allerdings unter der Beschränkung, daß die Einschreibung nur bis zur preußischen Grenzausgangs-Postanstalt gültig war; von dort ab wurden die Einschreibbriefe als gewöhnliche Briefe weitergesandt. Bei Erlaß der Vorschrift scheint man damit gerechnet zu haben, daß die Vereinigten Staaten in naher Zeit zur Einführung des Einschreibverfahrens in ihrem inneren Postbetrieb übergehen und dann auch Einschreibbriefe im Verkehr von Staat zu Staat zulassen würden; die Erwartung hat sich drei Jahre später in der Tat erfüllt.

Ein bemerkenswerter Artikel des Vertrags bestimmte, daß jede Verwaltung der anderen Veränderungen oder Verbesserungen vorschlagen kann, und daß, sobald beide Teile über den Vorschlag einig geworden sind, der Vertrag als verändert oder verbessert gelten soll. Durch die bei Postverträgen bisher nicht übliche wichtige Vereinbarung war der Ausbildung des Vertrags nach den praktischen Erfahrungen und Bedürfnissen erfreulicherweise das Tor geöffnet. Um die lästige Beschränkung des Drucksachenversands auf Zeitungen zu beseitigen, kamen beide Verwaltungen überein, mit England und Belgien wegen der Zulassung von Drucksachen und Druckwerken aller Art bis zum Einzelgewicht von 16 Unzen gegen ermäßigtes Porto in den preußisch-amerikanischen Briefpaketen in Verhandlungen zu treten.

Die Beförderung der neuen Kartenschlüsse fand auf dem Weg über Aachen–Ostende–Dover–Liverpool oder Southampton mit britischen oder amerikanischen Paketbooten statt, und zwar acht- oder neunmal monatlich mit Abgang von Köln am dritten Tage $11^1/_2$ Uhr nachts vor Abfahrt des Dampfers. Von Liverpool verkehrten die Dampfschiffe sechs- bis siebenmal, von Southampton zweimal im Monat. Um für die Hauptmasse der in Köln angesammelten Briefschaften den Anschluß an die Dampfer auf jeden Fall zu sichern, wurde schon am vierten Tage vor ihrem Abgang ein Vorversand von Köln abgelassen. In Preußen begann die Ausführung des Vertrags am 1. Oktober 1852, in Amerika am 30. Oktober 1852. Das Porto für den einfachen Brief wurde von der preußischen Postverwaltung auf 13 Silbergroschen festgesetzt, nicht, wie man ursprünglich beabsichtigt und gehofft hatte, auf 11 Silbergroschen, weil die angestrebte Ermäßigung des Seeportos leider mißlungen war. Auf der ersten deutschen Postkonferenz in Berlin hatte die preußische Verwaltung den übrigen Vereinsverwaltungen in ziemlich sichere Aussicht gestellt, daß sie in der Lage sein werde, mit der neuen Verbindung den einfachen Brief zum Portosatze von nur

[1]) Im Jahre 1855 wurde eine Vereinfachung der Stemplung durchgeführt.

11 Silbergroschen zu befördern. Über den höheren Portosatz gab sich daher im Kreise der Vereinsverwaltungen mehr oder weniger Enttäuschung kund, da nun die Gebühr für den Weg über Bremen nach wie vor billiger blieb. Einzelne Verwaltungen — die Thurn-und-Taxissche, die badische, württembergische und die bayerische — lehnten den Beitritt zu dem preußisch-amerikanischen Vertrag vorläufig ab und nahmen davon Abstand, ihren Postanstalten von dem Bestehen des neuen Versendungswegs Mitteilung zu machen, was, wie später dargelegt werden soll, für die Entwicklung des Verkehrs auf diesem Weg ungünstig war.

Der erste, am 30. Oktober von New York mit dem Dampfer Baltic abgefertigte Kartenschluß, der über 4 000 Briefe enthielt, ging am 13. November der Bahnpost Nr. 10 Verviers–Köln[1]) zu. Die amerikanische Postverwaltung begann sogleich, auf Grund des Artikels 4 des Vertrags die Briefpakete nach Preußen zur Aufnahme von Sendungen des Durchgangsverkehrs aus den Vereinigten Staaten und aus rückwärts gelegenen Ländern nach Europa zu benutzen und der preußischen Postverwaltung anheimzustellen, auch ihrerseits Briefe nach Ländern jenseits der Vereinigten Staaten in die neuen Kartenschlüsse aufnehmen zu lassen. Es handelte sich hierbei um Sendungen nach und von den britischen Besitzungen in Nordamerika und Westindien, Mexiko, Cuba und den Staaten an der Westküste von Südamerika. Das erste Verzeichnis der für die Sendungen des Durchgangsverkehrs an die Vereinigten Staaten zu vergütenden Portosätze gab den Anlaß zu einer Meinungsverschiedenheit über die Auslegung des Vertrags zwischen beiden Verwaltungen. Während die amerikanische Postverwaltung für die Briefschaften neben dem in dem preußisch-amerikanischen Einheitsporto von 30 Cents für den einfachen Brief bereits enthaltenen Betrage von 5 Cents für Amerika noch ein besonderes Porto von 5 Cents für die Beförderung auf amerikanischem Gebiet beanspruchte, vertrat die preußische Postverwaltung den Standpunkt, daß das Einheitsporto von 30 Cents das amerikanische Inlandsporto bereits einschließe und daher ihrerseits neben diesem Einheitsporto nur noch das Porto für die Weiterbeförderung über See nach den Bestimmungsländern von den Absendern zu erheben und an Amerika zu vergüten sei. Sie wies darauf hin, daß die amerikanische Postverwaltung nach dem Vertrag verpflichtet sei, die nach der Einheitsgebühr freigemachten Briefe aus Deutschland bis zum Bestimmungsort frei zu befördern, z. B. von New York bis San Franzisko, wogegen bei Sendungen nach Cuba, Mexiko, Südamerika, die in New York oder Boston den Postdampfern übergeben würden, die ganze Leistung der amerikanischen Post in der Umarbeitung der Sendungen im inneren Betrieb des New Yorker oder Bostoner Postamts bestände. Eine eigentliche Beförderung der Briefe auf amerikanischem Gebiet fände also nicht statt, vielmehr handle es sich nur um die geringfügige Arbeit der Weitergabe an den Postdampfer, die man zweifellos als in der Einheitsgebühr inbegriffen erachten müsse. Die amerikanische Postverwaltung wollte die Richtigkeit dieser Anschauung längere Zeit nicht anerkennen. Der preußische Geschäftsträger in Washington, dem die Verhandlungen mit dem amerikanischen Generalpostmeister auch in dem Fall übertragen worden waren[2]), hatte große Mühe, ihn von der Berechtigung des preußischen Standpunkts zu überzeugen. Erst Ende September 1853 konnte Herr von Gerolt berichten, daß

[1]) Fast alle von der Ober-Postdirektion in Köln in den Jahren 1852 bis 1855 über den preußisch-amerikanischen Postvertrag erstatteten Berichte sind von dem Postassistenten Stephan, dem späteren General-Postmeister, verfaßt, der in einer Ansprache bei Gelegenheit der Einweihung des neuen Kölner Ober-Postdirektionsgebäudes (1893) den Hörern mitteilte, daß er während seiner mehrjährigen Tätigkeit in der Auslandsdienststelle der Ober-Postdirektion in Köln zu Beginn der 50er Jahre den ersten Gedanken an die Gründung des Weltpostvereins gefaßt habe.

[2]) Auffallenderweise bediente sich die preußische Postverwaltung in allen den Postvertrag betreffenden Fragen, auch in solchen rein betrieblicher Natur, der diplomatischen Vermittlung. Nur in seltenen Ausnahmefällen verkehrte sie unmittelbar mit dem Post Office Department in Washington, während die Ober-Postdirektion in Köln einen regen Schriftverkehr mit der amerikanischen Zentral-Postbehörde pflegen durfte.



der Generalpostmeister jetzt nachgegeben und beschlossen habe, den Anspruch auf Vergütung von 5 Cents Inlandsporto bei den Durchgangsbriefen fallen zu lassen. Das preußische Postdepartement war nun in die Lage versetzt, die Portosätze für alle im Durchgang durch die Vereinigten Staaten zu befördernden Briefe entsprechend zu ermäßigen. Infolgedessen stellte sich das Porto billiger als bei der Beförderung im Einzeldurchgang durch England. Der neue Weg hatte auch den Vorzug der Schnelligkeit, indem die Briefe, z. B. nach Westindien, von New York, Boston, Charleston und New Orleans aus drei- bis viermal im Monat Beförderung erhielten, während bei der Einzelauslieferung an England nur ein- oder zweimal im Monat mit dem nach Westindien fahrenden Dampfer von Southampton ab Versendungsgelegenheit bestand.

Einen weiteren Meinungsaustausch zwischen beiden Verwaltungen bot die abweichende Behandlung der unzureichend freigemachten Briefe. In Amerika war es Sitte, derartige Briefe ohne jede Berücksichtigung des Wertes der verwendeten Freimarken mit dem vollen Porto zu belegen, was zu bitteren Beschwerden der deutschen Empfänger Anlaß gab. Die Zahl solcher Sendungen war damals nicht gering. Nach den persönlichen Feststellungen des Postmeisters von New York befanden sich bei den am 27. August 1853 mit dem Dampfer Humboldt nach Europa beförderten Briefen unter je 400 Briefen nur 332 richtig freigemachte, während 68, also der sechste Teil, mit Freimarken von nicht ausreichendem Werte versehen waren. Der preußische Geschäftsträger in Washington erhielt den Auftrag, dem Generalpostmeister vorzuschlagen, daß man, wie es im Verkehr Preußens mit England, Schweden und anderen Staaten bereits geschehe, das fehlende Porto vom Empfänger einziehen solle, sofern der Absender die Schuld an der unrichtigen Freimachung trage, in solchen Fällen dagegen, in denen ein Beamter die unzureichende Vorauszahlung des Portos verschulde, diesen haftbar machen, die Sendung selbst aber als richtig freigemacht behandeln möge. Mit dem Vorschlag drang der Gesandte nicht durch. Der Generalpostmeister Campbell lehnte ihn mit der Versicherung ab, daß er zwar alles tun werde, um die Absender und die Postanstalten zur richtigen Freimachung der Briefe anzuhalten, daß er sich aber zu weiteren Maßnahmen nicht verstehen könne. In dem Bericht an den Minister des Auswärtigen äußerte der Gesandte, daß man in Amerika eher den Postvertrag mit Preußen kündigen, als auf den durch ihn übermittelten preußischen Vorschlag eingehen werde. Gegenüber der unnachgiebigen Haltung mußte der zu so zahlreichen Beschwerden der deutschen Briefempfänger Anlaß gebende, den Betrieb bei der Bahnpost 10 erschwerende Übelstand der unzureichenden Freimachung von Briefen aus Amerika hingenommen werden. In einem Punkte bewies man aber auf amerikanischer Seite in der Angelegenheit doch ein gewisses Entgegenkommen, indem man bei unzulänglich freigemachten Briefen von höherem Gewicht den Wert der verwendeten Freimarken insoweit gelten ließ, als dadurch ein oder mehrere Portosätze gedeckt wurden. War z. B. ein dem vierfachen Porto unterliegender Brief mit 80 statt mit $4 \times 30 = 120$ Cents freigemacht, so betrachtete man 2 Portosätze $= 2 \times 30 = 60$ Cents durch die Marken als vorausbezahlt und überließ es der preußischen Post, für die weiteren 2 Portosätze das Porto mit $2 \times 13 = 26$ Silbergroschen vom Empfänger nachzuerheben. Das war immerhin eine Milderung des ursprünglichen schroffen Standpunktes. Auch in den Kreisen der amerikanischen Briefempfänger wurden Klagen laut über zahlreiche Fälle, in denen Briefe aus Deutschland, trotzdem sie dort als richtig freigemacht anerkannt waren, am Bestimmungsort in den Vereinigten Staaten mit dem vollen Porto belegt wurden. Das hatte seinen Grund in der Verschiedenheit des amerikanischen Unzengewichts und des preußischen Lots und, nach Abschluß des deutsch-österreichischen Postvereinsvertrags, des deutschen Zolllots. Die amerikanischen Eingangs-Postanstalten unterzogen die Briefe aus Deutschland der genauesten Nachwiegung und belegten Briefe, die bei Zugrundelegung des Unzengewichts ein höheres Porto bedingt hätten, trotz des in Preußen aufgedruckten Stempels »Paid« mit dem vollen Porto ohne Berücksichtigung der verwendeten

Freimarken. In Preußen verfuhr man umgekehrt, indem man die amerikanische Gewichtsermittlung, von augenscheinlichen Irrtümern abgesehen, als maßgebend erachtete und die als freigemacht überwiesenen und bezeichneten Sendungen als solche behandelte. Dem in der Natur der Sache wohlbegründeten Verfahren schlossen sich die Vereinigten Staaten allmählich an; der Generalpostmeister in Washington trat gegen Ende des Jahres 1853 selbst mit dem Vorschlag hervor, man möge die preußische Gewichtsermittlung in Amerika und die amerikanische in Preußen als maßgebend anerkennen, vorbehaltlich der Fälle des offenbaren Irrtums (cases of manifest error). Damit war der durch den Übereifer der Postämter in New York und Boston verursachte große Übelstand aus der Welt geschafft.

Wie schon erwähnt ist, fand der neue preußisch-amerikanische Postvertrag nicht bei allen dem deutsch-österreichischen Postverein angehörigen Verwaltungen freundliche Aufnahme. Während die süddeutschen Postverwaltungen dem Vertrag ganz fern blieben, ließen sich die Postverwaltungen der Hansestädte Hamburg und Bremen aus Sonderrücksichten dazu bestimmen, für ihren Briefverkehr mit Amerika, auch für den durch sie vermittelten Verkehr aus Skandinavien, andere Versendungswege, namentlich die Einzelauslieferung an England, zu bevorzugen. Die Briefe aus Mittel- und Süddeutschland nahmen vorwiegend den Weg über Frankreich. Das hatte zur Folge, daß sich ein großer Unterschied in dem Umfang der in den preußisch-amerikanischen Briefpaketen hin und her beförderten Sendungen zuungunsten Amerikas herausbildete. In Amerika wies man alle Sendungen nach Deutschland und den rückliegenden Staaten (Skandinavien, Rußland, Mittelmeerländer) den preußisch-amerikanischen Briefpaketen (Prussian closed mail) zu, soweit nicht die Absender einen anderen Beförderungsweg ausdrücklich vorgeschrieben hatten. Die Folge davon war, daß nach den Feststellungen des Postamts in New York wöchentlich 10 000 Briefe mit den Kartenschlüssen nach Preußen abgesandt wurden, wogegen das Postamt in den Briefpaketen von der Bahnpost 10 nur 1 500 Sendungen in der Woche empfing. Über das auffallende, die amerikanische Postkasse schädigende Mißverhältnis führte die amerikanische Postverwaltung Beschwerde und ersuchte um Aufklärung. Das gab dem preußischen Handelsminister Veranlassung, mit der Thurn-und-Taxisschen Postverwaltung und den Postverwaltungen der süddeutschen Staaten wegen Herbeiführung einer Verständigung über den Beitritt dieser Verwaltungen zum preußisch-amerikanischen Postvertrag erneut in einen Meinungsaustausch zu treten. Nach längeren Verhandlungen gelang es, den Widerstand der süddeutschen Staaten zu überwinden und sie dem Beitritt geneigt zu machen. Auch die Postverwaltungen der freien Städte Hamburg und Bremen zögerten nicht länger, ihre ablehnende Haltung aufzugeben. Nur die Thurn-und-Taxissche Postverwaltung weigerte sich hartnäckig, den Vertrag anzuerkennen, und zwar allein deshalb, weil sie für die Briefe nach Amerika das volle Vereinsporto von 3 Silbergroschen erheben wollte, während im preußisch-amerikanischen Vertrag ein einheitliches deutsches Porto von nur 2 Silbergroschen ausbedungen war. Infolge der Weigerung hatte Preußen die Weiterbeförderung der aus dem Thurn-und-Taxisschen Postbezirk stammenden Briefsendungen, für die das deutsche Porto mit 3 Silbergroschen erhoben war, mit den preußisch-amerikanischen Briefpaketen untersagt, was dazu führte, daß die Absender, wenn sie auf diesem Wege Briefe befördert wissen wollten, genötigt waren, sie zur Einlieferung bei den preußischen Postanstalten an Geschäftsfreunde und andere Mittelspersonen in preußischen Städten zu schicken. Aufgebracht über die Hemmung des Verkehrs wandte sich der einflußreiche Handelsstand in Frankfurt (Main) beschwerdeführend an die Postkommission des Frankfurter Senats, die den preußischen Residenten bei der freien Stadt Frankfurt auf diplomatischem Weg ersuchte, ihr eine amtliche Darstellung der zwischen Preußen und Thurn und Taxis schwebenden Streitfrage zu liefern. Aber weder die Bemühungen der Postkommission noch die eindringliche Ermahnung des preußischen Handelsministers an die Thurn-und-Taxissche Postver-

waltung, »er hoffe, daß durch ihren Beitritt zum Vertrage der deutsch-österreichische Postverein dem Auslande gegenüber als eine Einheit erscheinen werde«, hatten irgendwelchen Erfolg. Es entspann sich vielmehr ein jahrelang dauernder, mitunter unerfreuliche Formen annehmender Schriftwechsel zwischen Frankfurt (Main) und Berlin über die Angelegenheit, wobei taxisscherseits mit Aufbietung aller juristischen Schärfe[1]) Preußen aus dem Vereinsvertrag das Recht bestritten wurde, dem Verkehr aus dem Thurn-und-Taxisschen Postbezirk nach Amerika die Aufnahme in die preußisch-amerikanischen Briefkartenschlüsse zu versagen. Besonders bemerkenswert, weil den Beweggrund der Thurn-und-Taxisschen Weigerung völlig klarstellend, ist ein Schreiben vom 19. April 1855, worin sich die Thurn-und-Taxissche Verwaltung bereit erklärt, ihren Widerstand aufzugeben, wenn ihr eine Entschädigung für den Portoverlust bei den Briefen nach Amerika in der Weise gewährt würde, daß Preußen bei den Briefen aus Amerika nach dem Thurn-und-Taxisschen Postbezirk auf die Hälfte des ihm allein zufließenden deutschen Portos verzichte. Der Vorschlag wurde von Preußen mit dem Bemerken zurückgewiesen, daß man es mit Entschiedenheit ablehne, durch ein Opfer aus der preußischen Postkasse die Willfährigkeit der Thurn-und-Taxisschen Postverwaltung in der Sache zu erkaufen. Erst im Jahre 1859 — fast sieben Jahre nach dem Inkrafttreten des preußisch-amerikanischen Postvertrags — trat die Thurn-und-Taxissche Postverwaltung plötzlich aus freien Stücken mit der Mitteilung hervor, daß sie beschlossen habe, den durch den Vertrag geschaffenen Versendungsweg unter den verabredeten Bedingungen künftig ebenfalls zu benutzen, ohne indessen ihren früher ausführlich dargelegten Rechtsstandpunkt zu verlassen. Was zu der unvorhergesehenen Sinnesänderung Anlaß gegeben hat, ist aus den Akten nicht ersichtlich[2]). Damit war endlich die vom Minister von der Heydt erstrebte Einheit des deutsch-österreichischen Postvereins gegenüber den Vereinigten Staaten erreicht und das Mittel geboten, die auf amerikanischer Seite beklagte zu geringe Ausnutzung der Briefkartenschlüsse aus Preußen nach Amerika ganz zu beseitigen.

Für die Entwicklung des Verkehrs mit Amerika war es von besonderem Vorteil, daß die Vereinigten Staaten durch ihr neues Postgesetz vom 3. März 1855 die Zulassung von Einschreibbriefen in ihrem inneren Verkehr beschlossen, allerdings ohne Übernahme irgendwelcher Verantwortlichkeit und Entschädigung im Falle des Verlustes oder der Beschädigung. Durch einen von dem Generalpostmeister Campbell einerseits und dem Minister von der Heydt anderseits unterm 29. August/14. Oktober 1855 unterzeichneten Nachtragsvertrag wurde das Einschreibverfahren alsbald in dem Verkehr zwischen beiden Staaten eingeführt, auch hier unter Wegfall jeglicher Ersatzpflicht. Damit war einem dringenden Wunsche der deutschen Handelswelt, insbesondere der Banken und Bankiers, entsprochen, die bei dem regen Austausch von Wertpapieren, Zinsscheinen usw. mit Amerika ein sicheres Versendungsmittel bisher sehr entbehrt hatten. Die in Preußen bis dahin nur bis zur Grenze unter Einschreibung zugelassenen Briefe boten die erforderliche Sicherheit nicht. Sie konnten von der Bahnpost 10 nur als gewöhnliche Briefe in den Kartenschlüssen nach Amerika weitergegeben werden, so daß sich ihre Spur von da ab verlor. Um sich den Empfängern in Amerika und den See-Versicherungsgesellschaften gegenüber wenigstens über die erfolgte Absendung von wertvollen Papieren ausweisen zu können, griffen die Absender zu dem Auskunftsmittel, sich bei den amerikanischen Konsuln in Deutschland die

[1]) Die aufgeworfenen Streitfragen gaben damals den beiden Rechtsbeiständen des General-Postamts, Geh. Ober-Postrat Grein und Geh. Postrat v. Mühler, Veranlassung zur Ausarbeitung ausführlicher Rechtsgutachten.

[2]) Nach einem Bericht des diplomatischen Vertreters Preußens bei der freien Stadt Frankfurt (Main) wäre die General-Postdirektion längst geneigt gewesen, dem preußisch-amerikanischen Vertrag beizutreten; der Widerstand ging von der fürstl. Zentralverwaltung in Regensburg aus, die einen Einnahmeverlust befürchtete. Ohne deren Zustimmung durfte die General-Postdirektion den Beitritt nicht erklären.

Tatsache der Absendung unter großer Umständlichkeit amtlich bescheinigen zu lassen. Dazu gab namentlich der im Winter 1854 erfolgte Untergang des Dampfers Arctic Veranlassung. Dabei gerieten viele Staatspapiere und Zinsscheine in Verlust, ohne daß von den Versicherungsgesellschaften Schadensersatz zu erlangen war, weil keine Beweise dafür beigebracht werden konnten, daß sich die verlorenen Werte unter der Postladung des Schiffes befunden hatten. Unter solchen Umständen mußte die Einführung des Einschreibverfahrens im Verkehr mit den Vereinigten Staaten, wenn auch unter Ablehnung einer Ersatzpflicht, dem Handelsstand in beiden Ländern hochwillkommen sein.

Bald nach dem Inkrafttreten des neuen Postvertrags stellte sich ein Betriebshindernis heraus, mit dem bei seinem Abschluß offenbar nicht gerechnet worden war. Die Bahnposten 10 waren während der nur 2 Stunden 25 Minuten betragenden Fahrzeit von Verviers bis Köln nicht selten außerstande, die Bearbeitung der aus Amerika eingegangenen Posten rechtzeitig zu vollenden. Der Umfang der Posten vergrößerte sich rasch. Im Jahre 1853 hatte der Verkehr bereits so zugenommen, daß zur Unterbringung und Bearbeitung der damals Dienstags und Donnerstags eingehenden amerikanischen Post drei Postwagen mit 15 Beamten und unteren Beamten in den Zug eingestellt werden mußten. Trotzdem kam es vor, daß die Bearbeitung der Postsachen für Süddeutschland, die von Köln mit dem Rheindampfer nach Mainz weiterbefördert wurden, da die Bahn nach Coblenz noch nicht eröffnet war, bei der Ankunft in Köln noch nicht in Angriff genommen war. Dann mußten die Briefsäcke in aller Eile mit Wagen zur Abfahrtstelle des Dampfers geschafft werden, um während der Fahrt unter einem auf dem Verdeck aufgeschlagenen Zelt aufgearbeitet zu werden. Mißlicher war es, wenn es nicht gelang, die Kartenschlüsse für Norddeutschland bis zur Ankunft in Köln fertigzustellen, so daß die Briefschaften für Hamburg, Bremen, Berlin usw. den Anschluß an den Zug Deutz—Berlin ganz oder zum Teil verfehlten. Bittere Klagen der Kaufmannschaft in den Hansestädten sowie des amerikanischen Konsuls in Hamburg waren die Folge. Zur Beseitigung des Übelstandes wurde eine Reihe von Vorschlägen gemacht. Zunächst beantragte die Ober-Postdirektion in Köln die Ausdehnung der Bahnposten 10 auf die Strecke von Verviers bis Lüttich, wodurch bei der verlängerten Fahrt höchst wertvolle Arbeitszeit hätte gewonnen werden können. Auf belgischer Seite war man nicht abgeneigt, auf die Anregung einzugehen, man verlangte aber für jeden Wagen und jede Fahrt von Lüttich bis Verviers eine Vergütung von 30 Fr. Preußen zögerte, die hohe Forderung zuzugestehen; als man sich aber zur Annahme entschloß, lehnte die belgische Verwaltung aus Rücksichten des Eisenbahnbetriebs ab, die preußischen Bahnpostwagen in Lüttich in die Züge einzustellen, so daß der aussichtsreiche Plan fallen gelassen werden mußte. Um in Verviers beim Eingang der amerikanischen Posten stets die erforderlichen Beamten zur Stelle zu haben und unnötige Fahrten der Beamten von Köln nach Verviers zu vermeiden, beantragte die Ober-Postdirektion in Köln die Einrichtung einer Zweiganstalt des Bahnpostamts 10 in Verviers, die dann am 1. September 1854 mit einem Beamtenstand von 1 Vorsteher, 4 nachgeordneten Beamten und 1 unteren Beamten ins Leben trat. Dadurch war wenigstens die Bereitschaft der nötigen Arbeitskräfte sichergestellt.

Eine weitere Anregung der Ober-Postdirektion in Köln, zur Erleichterung des Dienstbetriebs in den Bahnposten 10 die gegenseitige Überlieferung der Briefschaften im Verkehr mit Amerika fortan statt nach einzelnen Portosätzen nach dem Gesamtgewicht der Sendungen stattfinden zu lassen, fand ebenfalls die Zustimmung der obersten Postbehörde. Sie ersuchte das Ministerium des Auswärtigen, durch den Gesandten in Washington der dortigen Zentralpostbehörde einen entsprechenden Vorschlag machen zu lassen. Obwohl der Gesandte darauf hinweisen konnte, daß das Verfahren der Übergabe nach dem Gewicht der Sendungen im Verkehr zwischen Preußen und England bereits mit gutem Erfolg

eingeführt sei, gelang es ihm nicht, die Zustimmung der amerikanischen Postverwaltung zu dem Vorschlag zu erreichen. In dem darüber erstatteten Bericht äußert er am Schlusse, »er habe den Generalpostmeister Campbell wiederholt gebeten, zur Beseitigung der Schwierigkeiten im Postverkehr mit Europa einen praktischen Beamten herüberzusenden, was dieser auch tun würde, wenn er eine brauchbare Persönlichkeit finden könne«. In der Bemerkung wird man den Wunsch zwischen den Zeilen lesen dürfen, daß die preußische Postverwaltung, statt die Diplomatie mit der Erledigung derartiger betrieblicher Angelegenheiten zu belasten, dazu schreiten möge, einen Postfachmann zur persönlichen Erörterung nach Washington zu entsenden. Sieben Jahre später (1862) ließ Preußen die Frage der Übergabe der Sendungen nach dem Gewicht durch den Gesandten erneut aufnehmen; doch blieben die Erörterungen wiederum fruchtlos. Erst in dem Zusatz-Postvertrag vom 7./23. April 1870 wurde die gegenseitige Überlieferung der Sendungen nach dem Gewicht angenommen, nachdem seit der erstmaligen Anregung der zweckmäßigen Maßregel 15 Jahre verstrichen waren.

Ein weitschauender, eigenartiger Plan zur Beseitigung der Betriebsschwierigkeiten beim Eingang der amerikanischen Post war im Schoße der obersten Postbehörde selbst entstanden, nämlich die Einrichtung einer preußischen Postagentur in New York. Die Tätigkeit der Dienststelle war offenbar so gedacht, daß die amerikanische Grenzausgangs-Postanstalt ihr die Briefe für Deutschland zuführen und daß sie die Briefe bis kurz vor Abgang des betreffenden Dampfers in unmittelbare Kartenschlüsse auf deutsche Postämter an großen Orten und auf Bahnposten aufnehmen sollte. Der bis zur Abfahrt des Schiffes aufkommende Rest der Sendungen wäre in den Kartenschluß auf die Bahnpost Verviers–Köln aufzunehmen gewesen. Hierdurch hätte die Arbeit in der Bahnpost auf ein so geringes Maß zurückgeführt werden können, daß allen Schwierigkeiten vorgebeugt gewesen wäre. Das General-Postamt hatte im Dezember 1860 den Ober-Postsekretär Kämpffer aus Münster (Westf.) zu einer Studienreise nach den Vereinigten Staaten entsandt, um die Einrichtungen des dortigen Postwesens gründlich kennen zu lernen und über das Ergebnis seiner Beobachtungen einen Bericht vorzulegen. Daneben war ihm der besondere Auftrag erteilt, eine anschauliche Darstellung zu liefern »über die ganze Behandlung der Posten aus Preußen nach New York und Boston und in umgekehrter Richtung, über die Expedition, Verpackung, Ein- und Ausladung, Dekartierung und Enkartierung in New York und Boston, über die Beförderungsweise vom Landeplatz nach den Postämtern und umgekehrt nebst Angabe der zu den einzelnen Verrichtungen erforderlichen Fristen und Kräfte und der Schlußzeiten, wobei ein möglichst eingehender Nachweis darüber wünschenswert ist, bis um welche Zeit für gewöhnlich die Hauptmasse der in der Post nach Preußen enthaltenen Briefschaften in New York und Boston aufgegeben oder von weiter her eingetroffen zu sein pflegt«. Der von dem genannten Beamten über die örtlichen Verhältnisse erstattete ausführliche Bericht sollte für die Frage der Einrichtung der preußischen Postagentur in New York verwertet werden, indessen wurde der Plan trotz der Vorbereitungen nicht weiter verfolgt. Aus welchen Gründen es unterlassen ist, geht aus den Akten nicht hervor. Auch der ungewöhnliche Gedanke, einen preußischen Postbeamten bei dem Postamt in New York als eine Art von Auskunftsperson zu beschäftigen, wurde nicht verwirklicht, obwohl der Generalpostmeister Blair dem preußischen Gesandten erklärt hatte, daß ihm die Anwesenheit eines preußischen Postbeamten beim Postamt in New York für alle praktischen Zwecke zur Erleichterung des wechselseitigen Postverkehrs erwünscht sei. So unterblieben die beiden Maßnahmen, von denen wohl mancher Erfolg zu erwarten gewesen wäre. Die Betriebsschwierigkeiten bei den Bahnposten 10 aber steigerten sich andauernd und konnten nur durch fortgesetzte Vermehrung der Beförderungsmittel und des Bahnpostpersonals zwar einigermaßen bekämpft, aber niemals beseitigt werden. Die Zahl der Arbeitskräfte bei der Zweigstelle des Bahnpostamts in Verviers war schon bis auf 15 Beamte und 5 untere Beamte gewachsen. Erst im Jahre 1887 fand der Betrieb

der Bahnposten 10 die durch die mächtige Zunahme des Verkehrs seit dem Inkrafttreten des Weltpostvertrags dringend notwendig gewordene Erleichterung, indem die Reichs-Postverwaltung einen zweiten Versendungsweg nach und von England über Queenborough–Vlissingen durch die Niederlande ins Leben rief und die Anordnung traf, daß die nordamerikanische Post für das nördliche Deutschland und die Hinterländer (Skandinavien, Rußland) den auf dem neuen Weg eingerichteten Bahnposten 8 zuzuführen sei, während den Bahnposten 10 nur die Bearbeitung der für Mittel- und Süddeutschland und die Hinterländer aufkommenden Briefschaften verbleiben solle. Die Entlastung war sehr fühlbar. Doch trat sie nur bei völlig regelmäßigem Verkehr ein. Wurde in England der Anschluß an den Dampfer von Queenborough nach Vlissingen nicht erreicht, so daß auch die amerikanische Post für den Norden über Ostende auf die Bahnpost 10 Verviers–Köln geleitet werden mußte, so herrschte bei ihr der frühere höchst unerquickliche Zustand. Um gründlich Wandel zu schaffen, erübrigte daher nur, auf den alten Plan aus den 50er Jahren zurückzukommen: der Vorschiebung der Bahnposten Verviers–Köln in das belgische Gebiet hinein. Diesmal zeigte sich die belgische Verwaltung sehr entgegenkommend, weil die von deutscher Seite erfolgte Einrichtung des Bahnpostkurses durch die Niederlande in ihr die Besorgnis wachgerufen hatte, daß ihr bei etwaiger Unwillfährigkeit den deutschen Wünschen gegenüber noch größere Teile des Überseeverkehrs mit der beträchtlichen Einnahme an Durchgangsporto durch Ableitung auf die niederländische Strecke entzogen werden könnten. Sie bewilligte die Ausdehnung der Bahnposten 10 bis Ostende ohne jede Entschädigung. Am 1. Juli 1889 begann der neue Dienst der Bahnposten 10 Ostende–Verviers–Köln, womit durch den Gewinn von 5 Stunden Arbeitszeit bei jeder Fahrt allen Schwierigkeiten abgeholfen war[1]).

Anfang September 1867 erschien in Berlin der frühere 1. Beigeordnete des amerikanischen Generalpostmeisters, John A. Kasson, der bereits im Jahre 1863 die Vereinigten Staaten bei der Pariser internationalen Postkonferenz vertreten hatte und daher mit europäischen Postverhältnissen vertraut war, um als Vertreter der amerikanischen Regierung mit Preußen als der Vormacht des Norddeutschen Bundes einen neuen Postvertrag zu vereinbaren. Die Verhandlungen nahmen einen günstigen Verlauf und führten rasch zur Verständigung über die wesentlichsten Punkte. Es zeigte sich jetzt, wieviel leichter und schneller die Unterhandlungen zwischen zwei Fachmännern zum Ziele führten, als wenn, wie es früher der Fall war, von Preußen ein Diplomat mit der Führung betraut war, der in allen Zweifelsfällen erst Anweisung aus der Heimat einholen mußte. Schon nach Ablauf von 6 Wochen kam der Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bund und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 21. Oktober 1867 zustande, der mit dem 1. Januar 1868 in Kraft trat und alle früheren Verträge zwischen den beiden Verwaltungen sowie zwischen den Vereinigten Staaten einerseits und Bremen und Hamburg anderseits außer Wirksamkeit setzte. Der Vertrag brachte die beträchtliche Portoermäßigung von $6^1/_2$ auf 4 Silbergroschen für die über Bremen oder Hamburg und von 12 auf 6 Silbergroschen für die über Belgien und England zu befördernden Briefe.

Baden, Württemberg, Bayern, Österreich und Luxemburg traten dem neuen Vertrag bald bei. Von jetzt an erledigte das General-Postamt alle das Vertragsverhältnis betreffenden Angelegenheiten im unmittelbaren Schriftwechsel mit dem Post Office Department in Washington und verzichtete auf jede diplomatische Vermittlung. Auf diesem Wege kam der obenerwähnte kurze Zusatzvertrag vom 7./23. April 1870 zustande, der neben der Verabredung der gegenseitigen Überlieferung der Briefe nach dem Gesamtgewicht eine Verminderung des Briefportos für den Weg über Bremen oder Hamburg auf 3 Silbergroschen, über Ostende und England in geschlossenen

---

[1]) Vgl. Meißner, Zur Geschichte des Bahnpostamts 10 in Köln. Bonn, Universitätsbuchdruckerei von Carl Georgi.



Briefpaketen auf 4 Silbergroschen vorsah. Einen abermaligen Fortschritt brachte das Jahr 1871. Der »Baltische Lloyd«, eine Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft, die etwa allmonatlich einen Dampfer von Stettin über Kopenhagen um die Nordspitze von Schottland herum nach New York fahren ließ, bot dem General-Postamt die Mitbeförderung von Briefen unter so günstigen Bedingungen an, daß das Porto für Briefe nach Amerika auf diesem Weg auf $2^1/_2$ Silbergroschen ermäßigt werden konnte. Das General-Postamt nahm das Anerbieten an und vereinbarte mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten einen Zusatz zu den Postverträgen vom 21. Oktober 1867 und vom 7./23. April 1870. Nachdem sich auch die hanseatischen Dampfschiffahrtslinien, Bremer Lloyd und Hamburger Paketfahrt, nach längeren Verhandlungen zu einer entsprechenden Herabsetzung der Beförderungsvergütung bereit erklärt hatten, konnte das Briefporto für die drei deutsch-amerikanischen Beförderungswege vom 1. Oktober 1871 an auf den einheitlichen Satz von $2^1/_2$ Silbergroschen festgesetzt werden.

Inzwischen war die englische Postverwaltung, die von den geplanten Portoherabsetzungen Kenntnis erhalten hatte, aus freien Stücken, wohl aus Gründen des Wettbewerbs, mit dem überraschenden Angebot hervorgetreten, das britische Seeporto für Briefe aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten bei Beförderung mit englischen Schiffen auf die Hälfte des bisherigen Satzes von 3 Pence, also auf $1^1/_2$ Pence für die Unze, zu ermäßigen, wenn Deutschland bereit sei, das Porto für den einfachen Brief nach Amerika über England auf nicht höher als 3 Silbergroschen festzusetzen. Das günstige Angebot wurde, vorbehaltlich der noch einzuholenden Zustimmung der Postverwaltung der Vereinigten Staaten, vom General-Postamt mit Vergnügen angenommen. Nach Eingang einer zustimmenden Erklärung aus Washington konnte das Porto für Briefe nach Nordamerika über Ostende und England mit Wirkung vom 1. Oktober 1871 an von 4 auf 3 Silbergroschen herabgesetzt werden. Die einschneidenden Portoermäßigungen der letzten Jahre veranlaßten den deutschen Generalkonsul in New York zu der Äußerung, »der briefliche Austausch zwischen beiden Ländern sei in einem Maße erleichtert worden, der fast über die Erwartung des Publikums ginge«.

Wieviel mehr aber erstaunte die Welt, als auf Grund eines Nachtragsabkommens vom 31. Oktober/18. November 1873 vom 1. Dezember 1873 an Postkarten im Verkehr mit Amerika auf den drei deutschen Linien über Bremen, Hamburg und Stettin gegen das billige Porto von 1 Silbergroschen zugelassen wurden. Die Presse bewertete die neue große Verkehrserleichterung nach Verdienst; die Zeitung »Berliner Börsenkurier« feierte sie in nachstehenden schwungvollen Worten: »Es ist eine kleine und unscheinbare Mitteilung, welche die Reichs-Postverwaltung an das Publikum gelangen läßt, und doch birgt sie einen größeren Kulturfortschritt in sich, als sich in zehn Leitartikeln auseinandersetzen ließe. Die Notiz sagt weiter nichts, als daß vom 1. Dezember 1873 an das Porto für die Korrespondenzkarte von Deutschland nach Amerika über die deutschen Häfen einen Silbergroschen beträgt! Einen Silbergroschen von Deutschland nach Amerika! Die Entfernung, die Trennung — sie verblassen vor dem einen Wort ‚einen Groschen'! Vor diesen Erleichterungen des Verkehrs verschwinden — wenigstens dem Geiste und in der Anschauung — die Entfernungen, denn wer — besonders wer von der minder gutsituierten Majorität — für einen Silbergroschen nach seiner Heimat korrespondieren kann, fühlt sich nicht halb so weit entfernt von derselben, als wenn jeder Brief dahin eine Haupt- und Staatsaktion ist. Vielleicht auch begrüßen wir in dieser Nachricht den ersten Schritt zu einem einheitlichen Weltporto. Eine Korrespondenzkarte nach Amerika kostet alsbald nur noch den dritten Teil von dem, was noch vor sechs Jahren ein Brief nach einer etwas entfernten Stadt Preußens kostete. Jedenfalls liegt eine ganze Welt in den wenigen trockenen Worten: ‚Das Porto einer Korrespondenzkarte nach Amerika kostet nunmehr einen Silbergroschen'!«

Er hatte recht, der Verfasser des Aufsatzes, mit seiner Vermutung, daß das Weltporto nahe sei. Am 9. Oktober 1874 geschah in Bern die erlösende Tat der Unterzeichnung des »Allgemeinen Postvereinsvertrags«, und vom 1. Juli 1875 an trat dem Groschenporto für die Weltpostkarte das Weltporto von 2 Silbergroschen für den Brief zur Seite. Von 13 Silbergroschen im Jahre 1852 war das Porto für den Brief zwischen Deutschland und Amerika auf 2 Silbergroschen im Jahre 1875 gesunken. Aber welche Fülle von stiller, zäher, unverdrossener Arbeit, welcher Aufwand an Gewandtheit, Weitblick und Tatkraft waren erforderlich, um in dem Zeitraum von 23 Jahren das Ziel zu erreichen! Eine stattliche Reihe von Aktenbänden im Archiv der obersten Reichs-Postbehörde legt von diesem mühevollen Entwicklungsgang beredtes Zeugnis ab.

Die Preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden (1820 bis 1920) und die Reichsschuldenverwaltung.

Von Postrat H. Herzog in Berlin.

Vor kurzem konnte die Preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden auf ein 100jähriges Bestehen zurückblicken. Die dazu erschienene, im amtlichen Auftrag von dem Geheimen Finanzrat Dr. Moll bearbeitete Gedenkschrift[1]) enthält viele bemerkenswerte Angaben, die um so mehr Beachtung verdienen, weil mit der Preußischen Staatsschuldenverwaltung die Reichsschuldenverwaltung verbunden ist.

Das Staatsschuldenwesen war in Preußen durch Verordnung vom 27. Januar 1810 dem neu errichteten Ministerium der Finanzen zugewiesen worden. Die Lage der preußischen Finanzen war damals wenig günstig und gestaltete sich in den folgenden Kriegsjahren noch viel ungünstiger. Zur Hebung des Staatskredits erging zunächst die Kabinettsordre vom 7. Mai 1818, die die Bildung eines von einer Staatsschulden-Tilgungskasse zu verwaltenden Tilgungsfonds von jährlich 1 Million Taler anordnete. Am 17. Januar 1820 erging dann die bedeutungsvolle Verordnung »wegen der künftigen Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens«. Sie brachte zunächst den Schuldenstand des Staates, den man bisher wie in anderen Ländern geheim gehalten hatte, in einem »Etat« zur allgemeinen Kenntnis, erklärte dann diesen Staatsschuldenetat auf immer für geschlossen, so daß neue Anleihen nur mit Genehmigung der künftigen Reichsstände zulässig sein sollten, traf Sicherungen für die Staatsgläubiger und setzte endlich als selbständige, von der übrigen Staats- und Finanzverwaltung ganz abgesonderte Behörde die »Hauptverwaltung der Staatsschulden« ein. Nach dem genannten Etat betrug die gesamte preußische Staatsschuld 217 248 762 Taler. Die Hauptverwaltung der Staatsschulden sollte der zukünftigen reichsständischen Versammlung jährlich Rechnung legen; einstweilen sollte es dem Staatsrat gegenüber geschehen. Bis zum Zusammentritt der Reichsstände sollte ferner der Mitverschluß der eingelösten Staatsschuldendokumente einer Deputation des Berliner Magistrats übertragen werden. Zur Tilgung der Staatsschulden wurden bestimmte Staatseinnahmen, insbesondere aus dem Verkauf von Staatsgütern, überwiesen. Ein jährlicher

---

[1]) Die Preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden 1820 bis 1920, Gedenkschrift zum 17. Januar 1920, im amtlichen Auftrage bearbeitet von Dr. Ewald Moll, Geheimem Finanzrat. Berlin 1920, R. v. Deckers Verlag, G. Schenck.

Betrag von 1 v H des Schuldkapitals wurde für einen allgemeinen Tilgungsfonds bewilligt, dem auch Zinsersparnisse zufließen sollten. Die neue Behörde sollte aus einem Präsidenten und 4 Mitgliedern bestehen; neue Präsidenten und Mitglieder sollten durch die zukünftige reichsständische Versammlung, einstweilen durch den Staatsrat vorgeschlagen werden. Die Verordnung setzte eine besondere Verantwortlichkeit der Staatsschuldenverwaltung fest und erklärte, diese Behörde sei unbedingt dafür verantwortlich, daß Staatsschuldendokumente nur innerhalb des Etats ausgestellt würden. Demzufolge wurde vorgeschrieben, daß Präsident und Mitglieder der Behörde neben dem allmeinen Staatsdienereid einen besonderen Eid vor dem Justizminister zu leisten hätten. Mitübernommen wurde durch die neue Behörde die schon erwähnte »Staatsschulden-Tilgungskasse« sowie die »Kontrolle der Staatspapiere«, die beide noch jetzt als besondere Abteilung der Hauptverwaltung der Staatsschulden bestehen.

Die Tätigkeit der Behörde erstreckte sich in den ersten 30 Jahren hauptsächlich auf die Verwaltung der Schulden des abgeschlossenen Etats von 1820, denn zur Begebung neuer Anleihen hätten Reichsstände, die es nicht gab, ihre Zustimmung erteilen müssen. Erst mit dem Zusammentritt des Vereinigten Landtags 1847/48 wurde die Vorbedingung zur Aufnahme neuer Schulden geschaffen.

In den ersten Jahren war die wichtigste Aufgabe der Behörde die Feststellung noch »illiquider« Schulden, nämlich von 15 249 039 Talern Schulden, die im Etat von 1820 als »noch in Liquidation und Verhandlung begriffen, noch nicht vollständig anerkannte Schulden« aufgeführt waren, ferner von 25 914 694 Talern provinzieller Staatsschulden, die gleichfalls zu prüfen waren. Zu den weiteren Aufgaben gehörte die bereits im Jahre 1810 angeordnete Konsolidierung der Staatsschulden, d. h. die Vereinheitlichung der sämtlichen inländischen Staatsschulden zu einer einzigen Staatsschuldgattung (Staatsschuldscheinen) sowie die Konversion der höher verzinslich gewesenen Schulddokumente auf 4 v H. Diese Arbeiten schritten gut voran, so daß Ende 1832 bereits 35 Millionen Taler statt mit 5 nur mit 4 v H zu verzinsen waren. Bis zu demselben Zeitpunkt hatte die verzinsliche Staatsschuld, da die Tilgungsvorschriften sorgfältig eingehalten wurden, eine Verminderung um etwa ein Fünftel erfahren. Im Jahre 1842 konnte zum Betrage von nahezu 99 Millionen Talern eine Konvertierung der Staatsschuldscheine von 4 auf 3½ v H vorgenommen werden. Die Tilgung wurde weiter gefördert, so daß bis 1848 die Staatsschuld auf 122,9 Millionen Taler herabgemindert war. Von dem zum 11. April 1847 nach Berlin einberufenen Vereinigten Landtag erbat die Regierung dann die Zustimmung zur Aufnahme einer Anleihe von 30 Millionen Talern, die aber nicht erteilt wurde. Bei seiner zweiten Tagung genehmigte der Landtag dagegen die Beschaffung von 15 Millionen Talern durch Anleihen, worauf am 25. April 1848 ein königlicher Erlaß über die Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen erging, die wieder mit 5 v H verzinslich sein sollten.

Die Hauptverwaltung der Staatsschulden war 1820, wie erwähnt, als eine von der sonstigen Staats- und Finanzverwaltung ganz abgesonderte, völlig unabhängige Behörde geschaffen worden. Nachdem die Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 erlassen war, bestanden Bedenken, ob die Ausnahmestellung der Staatsschuldenverwaltung mit der konstitutionellen Regierungsform und der Einheitlichkeit der Finanzverwaltung überhaupt verträglich sei. Diese Bedenken löste das Gesetz vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission. Nach diesem Gesetz, das noch heute die Grundlage des preußischen Staatsschulden-

wesens bildet, blieb die Hauptverwaltung der Staatsschulden zwar eine von der allgemeinen Finanzverwaltung abgesonderte selbständige Behörde, die stets in ihrem Namen und in der Regel selbständig verfügt; doch wurde sie insoweit der oberen Leitung des Finanzministers unterstellt, als mit der ihr durch § 6 des Gesetzes gewährten Unabhängigkeit vereinbar ist. Nach diesem § 6 ist die Behörde in bezug auf die Ausgabe, Verzinsung und Einziehung der Schuldurkunden durchaus selbständig und allein verantwortlich geblieben. Sie ist weiter auch dafür allein verantwortlich, daß kein Staatsschuldendokument über den gesetzlich bestimmten Betrag hinaus ausgefertigt wird, daß die Verzinsung pünktlich erfolgt, daß in den bestimmten Zeiträumen der zur Tilgung überwiesene Betrag unverkürzt verwendet, schließlich daß jedes eingelöste Staatsschuldendokument vorschriftsmäßig vernichtet wird. Im übrigen enthält das Gesetz die näheren Vorschriften über die Zusammensetzung und die Aufgaben der Staatsschuldenkommission, die die fortlaufende Aufsicht über alle der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter eigener Verantwortlichkeit obliegenden Geschäfte zu führen hat. Die Staatsschuldenverwaltung selbst sollte fortan aus dem Direktor und 3 (statt 4) Mitgliedern bestehen. Die Staatsschulden-Tilgungskasse und die Kontrolle der Staatspapiere blieben der Hauptverwaltung in bisheriger Weise untergeordnet.

In der Folgezeit wurden alte Schulden getilgt, aber auch neue Schuldverpflichtungen eingegangen. So wurden allein von 1850 bis 1866 zwölf neue Anleihen aufgenommen, überwiegend für den Bau von Staatseisenbahnen oder den Erwerb vorhandener Bahnen, wodurch die preußische Staatsschuld bis Anfang 1866 auf 273,8 Millionen Taler anwuchs. Da die Anleihen, abweichend von den Vereinheitlichungsbestrebungen der Verordnung von 1820, zu verschiedenem Zinsfuß und mit besonderen Tilgungsplänen ausgegeben wurden, nahmen die Geschäfte der Staatsschuldenverwaltung erheblich an Umfang zu.

Die Kosten des Krieges von 1864 in Höhe von nicht ganz 22½ Millionen Talern konnten aus den Überschüssen der Jahre 1863 bis 1865 und aus dem Staatsschatz gedeckt werden. Für den Krieg von 1866 wurden die Geldmittel zunächst ohne Anleihe beschafft; erst nach dem Krieg erhielt die Regierung einen Kredit von 60 Millionen Talern bewilligt. Nach 1866 blieben die Finanzverwaltungen der neuen Landesteile zunächst gesondert bestehen. Erst 1868 und 1869 wurde die Vereinigung durchgeführt. Dabei übernahm Preußen ungefähr 86 Millionen Taler Schulden der neuen Landesteile in 78 verschiedenen Anleihen, so daß die Geschäfte der Staatsschuldenverwaltung erheblich zunahmen. Insgesamt hatte diese Behörde nach dem Etat für 1869 eine Staatsschuld von 479½ Millionen Talern zu verwalten.

Neue Wege wies das Gesetz vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen. Es änderte die Tilgungsgrundsätze und schuf die »freie Tilgung« dahin, daß Tilgungen in Zukunft nur nach jedesmaliger Bestimmung des Staatshaushalts aus seinem etwaigen Überschuß und durch Ankauf eines entsprechenden Betrags von Schuldverschreibungen (also nicht mehr durch Auslosungen) stattfinden sollten. Anderseits führte das Gesetz eine bedeutende Vereinfachung der im Laufe der Zeit wieder zu zahlreich gewordenen verschiedenen Anleiheposten herbei und wurde so die Grundlage jenes umfangreichen Unternehmens der Vereinheitlichung der preußischen Staatsschulden, das erst nach 2½ Jahrzehnten beendet werden konnte. Da für die neuen Schuldverschreibungen den Gläubigern gegenüber eine Verpflichtung des Staates zur Tilgung nicht mehr bestand, so erhielten die neuen, »Konsols« genannten Papiere die Eigenschaft einer Rentenschuld. Für die neuen Konsols übernahm der Staat gegenüber den Gläubigern die Ver-

pflichtung, von seinem Kündigungs- und damit auch Konvertierungsrecht nicht vor dem 1. Januar 1885 Gebrauch zu machen. Von erheblicher Bedeutung wurde noch die Bestimmung des Gesetzes, daß spätere Anleihen mit der konsolidierten Anleihe vereinigt werden könnten; davon wurde namentlich bei der 1879 beginnenden Verstaatlichung der Eisenbahnen Gebrauch gemacht.

Eine wichtige Erweiterung erfuhr der Aufgabenkreis der Preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden mit der Begründung des Norddeutschen Bundes. Ursprünglich bestand die Absicht, die Verwaltung des gesamten Schuldenwesens des Bundes durch ein besonderes Gesetz zu regeln. Ein dahingehender Gesetzentwurf, der dem Reichstag des Norddeutschen Bundes am 19. Oktober 1867 zuging, sah in enger Anlehnung an das preußische Gesetz vom 24. Februar 1850 die Schaffung einer besonderen Bundesschuldenverwaltung vor, die aber mit der preußischen Schuldenverwaltung dadurch in Verbindung stehen sollte, daß der Direktor der preußischen Behörde zugleich der Leiter der Bundesschuldenverwaltung wäre. Wenngleich der Reichstag mit dem Grundgedanken des Gesetzes, der Übertragung der bewährten preußischen Grundsätze und Einrichtungen auf die Verwaltung der Bundesschulden, durchaus einverstanden war, scheiterte das Gesetz doch daran daß zwischen Bundesrat und Reichstag über Einzelheiten erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestanden, die sich nicht ausgleichen ließen. So nahm der Bundesrat schließlich davon Abstand, ein grundlegendes Gesetz über die Verwaltung der Bundesschulden zu schaffen und begnügte sich mit der Herbeiführung eines vorläufigen Zustandes für eine Anleihe, die am 9. November 1867 zu außerordentlichen Ausgaben für die Bundesmarine und die Küstenverteidigung bewilligt worden war. Die Regelung erfolgte durch Bundesgesetz vom 19. Juni 1868 dahin, daß jene Anleihe »bis zum Erlaß eines definitiven Gesetzes über die Bundesschuldenverwaltung« von der Preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden verwaltet werden sollte; die obere Leitung sollte unter Aufrechthaltung der unbedingten Verantwortlichkeit der Hauptverwaltung der Staatsschulden dem Bundeskanzler zustehen. Zugleich wurde eine besondere Bundesschuldenkommission geschaffen, die dem Bundesrat und Reichstag gegenüber die Verpflichtungen hat, die die preußische Staatsschuldenkommission gegenüber den beiden Häusern des Landtags erfüllt. Die vorläufige Regelung blieb nicht nur während der ganzen Dauer des Bestehens des Norddeutschen Bundes, sondern auch noch lange Zeit nach der Begründung des Deutschen Reichs in Geltung, indem in den Anleihegesetzen des Norddeutschen Bundes und des Reichs regelmäßig bestimmt wurde, daß die neuen Anleihen von der Preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden nach den Vorschriften des Gesetzes vom 19. Juni 1868 zu verwalten seien.

Der große wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland nach dem Kriege 1870/71 wirkte natürlich günstig auf das Staatsschuldenwesen Preußens ein. Die Jahre 1872 bis 1875 weisen erhebliche Überschüsse auf; dazu kamen Überweisungen des Reichs aus der französischen Kriegskostenentschädigung sowie gewisse Mehreinnahmen infolge Einziehung des preußischen Staatspapiergeldes. So war es möglich, die preußische verzinsliche Staatsschuld, die Anfang 1870 noch 1 273,2 Millionen Mark betragen hatte, bis Anfang 1876 auf rund 889 Millionen Mark zu vermindern. In der Folge brachte der beginnende Niedergang des Wirtschaftslebens, vor allem aber der Hinzutritt neuer Staatsaufgaben eine außerordentliche Steigerung der Staatsschulden. Nachdem schon im Jahre 1875 ein Betrag von 38 Millionen Mark für den Ankauf von Eisenbahnen bereitgestellt worden war, begann mit dem Gesetz vom 20. Dezember 1879 die großzügige preußische Eisenbahnverstaatlichung, die ihren einstweiligen Abschluß in dem Gesetz vom 9. Mai 1890 fand, die Verstaatlichung von 36 großen Eisenbahnlinien herbeiführte und in den Jahren

1895, 1897, 1903 und 1904 noch weitere Ankäufe von Bahnen im Gefolge hatte. So wuchsen die Staatsschulden Preußens bis 1895 auf 6¹/₃ Milliarden Mark an. Zu erwähnen ist hierbei, daß nach den Verstaatlichungsgesetzen der Erwerb der Eisenbahnen in der Weise vollzogen wurde, daß die Aktien gegen die durch das Gesetz vom 19. Dezember 1869 geschaffenen Konsols umgetauscht, bei den Prioritätsobligationen aber verschiedene Wege eingeschlagen wurden: teils wurden auch sie gegen Konsols umgetauscht, teils kündigte man sie und zahlte ihre Beträge durch Geldmittel, die durch Ausgabe von Konsols beschafft wurden, zurück, teils ließ man sie, soweit sie noch nicht kündbar waren, bestehen und übernahm sie in dieser Gestalt als Staatsschulden. Umfangreiche Konvertierungen wurden von der Staatsschuldenverwaltung in den Jahren 1885 und 1886 durchgeführt, nachdem der Landtag die Ermächtigung zur Kündigung der zu 4½ v H verzinslichen Konsols zum 1. April 1885 erteilt hatte. Der günstige Erfolg der Konvertierung — von 545,8 Millionen Mark gekündigter Konsols brauchten nur 22 700 *M* bar zurückgezahlt zu werden — führte zugleich zur beschleunigten Herabsetzung des Zinsfußes der noch zu 5 und 4½ v H verzinslichen, vom Staate übernommenen Eisenbahnprioritäten, wozu das Gesetz vom 8. Mai 1885 die Ermächtigung erteilt hatte. Insgesamt hatten die Konvertierungen das Ergebnis, daß sich der Jahresbetrag der vom preußischen Staate für seine Schulden zu zahlenden Zinsen um die stattliche Summe von 18 Millionen Mark im Jahr verminderte.

Von weiteren wichtigen Maßnahmen aus dem zur Erörterung stehenden Zeitabschnitt ist die durch Gesetz vom 20. Juli 1883 angeordnete Einrichtung des Staatsschuldbuchs zu nennen. Es handelt sich dabei darum, daß die Staatsgläubiger ihre Inhaber-Schuldverschreibungen auf ihren Namen oder auf den Namen eines von ihnen zu benennenden Gläubigers in ein Staatsschuldbuch eintragen lassen können. Die Gläubiger entgehen dadurch den Gefahren und Kosten der Aufbewahrung der Schuldverschreibungen. Nach der Eintragung werden die damit in eine Buchschuld umgewandelten Schuldverschreibungen einschließlich der Zinsscheine vernichtet; die Zinsen werden zu denselben Fälligkeitstagen, an denen die Zinsscheine fällig waren, durch die Staatsschulden-Tilgungskasse je nach den Wünschen der Gläubiger ausgezahlt oder überwiesen. Nachdem anfänglich nur die zu 4 v H verzinslichen Konsols zur Eintragung in das Staatsschuldbuch zugelassen gewesen waren, wurden durch Gesetz vom 8. Juni 1891 sämtliche Konsols für eintragsfähig erklärt, nachdem im Jahre vorher Konsols zu 3 v H begeben waren. Zum Beweise, wie sehr die Einrichtung des Staatsschuldbuchs einem wirklichen Bedürfnis entsprochen hat, sei angeführt, daß Ende März 1895 von der gesamten konsolidierten preußischen Staatsschuld von 6 144,2 Millionen Mark bereits nahezu 1 Milliarde Mark = 16 v H der Gesamtsumme in das Schuldbuch eingetragen war.

Dem Norddeutschen Bunde legte der Krieg von 1870/71 bedeutende Schuldverpflichtungen auf, doch konnte die Kriegsschuld des Bundes — Ende 1871 660 Millionen Mark — infolge Eingangs der Kriegskostenentschädigung Frankreichs bald gekündigt und zum vollen Betrag zurückgezahlt werden; infolgedessen hatte sich die von der Preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden mit ausgeübte Verwaltung von Anfang 1873 an nur noch mit Rückständen der gekündigten Bundesschulden zu befassen. Die Bundesschuldenkommission des Norddeutschen Bundes erhielt mit der Gründung des Reichs den Namen »Reichsschuldenkommission« und wurde zunächst mit anderen Aufgaben (Verwaltung des Reichskriegsschatzes, des Reichsinvalidenfonds usw.) betraut. Die erste Schuld des Deutschen Reichs war die unverzinsliche Schuld in Gestalt der Reichskassenscheine nach dem Gesetz vom 30. April 1874 zum Gesamtbetrage von 120 Millionen Mark. Die Ausfertigung der Scheine wurde durch das

Gesetz der Preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden unter der Bezeichnung »Reichsschuldenverwaltung« übertragen. Ebenfalls unter diesem Namen hatte die preußische Staatsschuldenverwaltung nach dem Gesetz vom 27. Januar 1875 die Ausgabe von Schatzanweisungen des Deutschen Reichs zu bewirken, und in derselben Weise wurde später bei allen Anleihegesetzen verfahren, so daß die mit der Hauptverwaltung der preußischen Staatsschulden vereinigte Reichsschuldenverwaltung zu einer ständigen Einrichtung wurde. Bei den zuerst im Jahre 1877 ausgegebenen Reichsschuldverschreibungen handelte es sich anfänglich um verhältnismäßig kleine Summen. Bald aber mehrten sich die Anleihen des Reichs, und am 31. März 1895 belief sich die verzinsliche Reichsschuld bereits auf mehr als 2 Milliarden Mark. Die preußische Einrichtung des Staatsschuldbuchs wurde auf das Reich durch Gesetz vom 31. Mai 1891 übertragen. Auch das Reichsschuldbuch hatte Erfolg, denn Ende März 1895 waren bereits 186,1 Millionen Mark in das Reichsschuldbuch eingetragen, d. h. 8,9 v H der gesamten Reichsanleihen.

Aus dem Zeitraum von 1896 bis 1913 sind als besonders wichtige Begebenheiten die Konvertierungen von 4 auf 3½ v H zu erwähnen, die für Preußen auf dem Gesetz vom 23. Dezember 1896 und für das Reich auf dem Gesetz vom 8. März 1897 beruhten. Von sonstigen wichtigen Gesetzen sind zu nennen das preußische Gesetz vom 8. März 1897, das zu dem Grundsatz der Zwangstilgung der Staatsschulden, wie er vor 1869 bestanden hatte, zurückkehrte, dann das ebenfalls preußische sogenannte Komptabilitätsgesetz, das die Rechtsgrundsätze für die Aufstellung und Durchführung des Haushalts festlegte und die auch für die Staatsschuldenverwaltung besonders wichtigen Vorschriften über den Abschluß, die Legung und Abnahme der Rechnungen enthält. Erwähnung verdienen noch die in den Jahren 1904 und 1910 erlassenen Gesetze wegen Änderung der Vorschriften über das Staats- und Reichsschuldbuch, durch die u. a. zur Vermeidung von Kosten und Umständlichkeiten die Eintragung von Buchschulden gegen Bareinzahlung, ohne Einreichung von Stücken, ermöglicht und ferner zur Erleichterung des Nachweises der Rechtsnachfolge neben dem eigentlichen Gläubiger der Schuldbuchforderung die Eintragung einer sogenannten »Zweiten Person« ins Schuldbuch gestattet wurde, die nach dem Tode des Gläubigers dessen Rechte gegenüber der Staats- und Reichsschuldenverwaltung auszuüben befugt ist.

Neben den festen Anleihen finden wir unter den preußischen Staatsschulden zuerst für 1904 verzinsliche Schatzanweisungen, wie sie das Reich schon vorher eingeführt hatte. Die Grundlage für sie bildete das Eisenbahnanleihegesetz vom 25. Juni 1904, durch das der Finanzminister freie Hand erhielt, wann, zu welchem Zinsfuß und unter welchen sonstigen Bedingungen die Schatzanweisungen zu begeben seien. Die Verwaltung der Schatzanweisungen wurde der Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen. Bis zum 31. März 1914 belief sich die Schatzanweisungsschuld des preußischen Staates auf 882,6 Millionen Mark, welcher Betrag 8,5 v H der gesamten preußischen Staatsschuld ausmachte. In das Staatsschuldbuch waren zu dieser Zeit 3 631,2 Millionen Mark der konsolidierten Staatsanleihen eingetragen, d. h. 39 v H des Gesamtbetrags dieser Anleihen, ein Zeichen, wie sehr sich die Benutzung des Staatsschuldbuchs eingebürgert hatte.

Im Reich ist außer dem schon erwähnten Konvertierungsgesetz von 1897 und den Gesetzen von 1904 und 1910 wegen Änderung der Vorschriften über das Reichsschuldbuch vor allem die Reichsschuldenordnung vom 19. März 1900 zu nennen, die eine Zusammenstellung der bis dahin in vielen Gesetzen verstreuten Bestimmungen über die Aufnahme und Verwaltung der Reichsschulden enthält. Auch danach verbleibt die Verwaltung der Reichsschuld bis auf

weiteres der Preußischen Hauptverwaltung der Staatsschulden unter der Bezeichnung »Reichsschuldenverwaltung«. Was die Tilgung der Reichsschulden betrifft, so hielt noch das Reichsgesetz vom 14. Mai 1904 an dem Grundsatz der freien Tilgung fest. Dagegen schuf das Reichsgesetz vom 3. Juni 1906 nach dem Vorbild des preußischen Gesetzes vom 8. März 1897 eine Tilgung in Höhe von wenigstens 3/5 v H des jeweiligen Schuldbetrags des Reichs, und das Gesetz vom 15. Juli 1909 erhöhte die Tilgung dahin, daß nicht mehr 3/5 v H, sondern 1 v H jährlich nicht von der jeweils vorhandenen, sondern von dem am 30. September 1910 vorhandenen Schuldbetrag getilgt werden sollten. Für die vom 1. Oktober 1910 an aufgenommenen Anleihen sind sogar Tilgungen von 1,9 v H oder 3 v H für Anleihen zu nicht werbenden Zwecken vorgeschrieben. Über die Tilgungen werden jährlich genaue Angaben in dem Bericht der Reichsschuldenkommission und in der diesem Bericht beigefügten Nachweisung der Reichsschuldenverwaltung gemacht. Die Möglichkeit der Begebung besonderer Schutzgebietsanleihen unter Bürgschaft des Deutschen Reichs wurde durch das Gesetz vom 18. Mai 1908 geschaffen. Die Ausgabe von Schutzgebietsanleihen zu 4 v H ist 1908, 1910, 1911, 1913 und 1914 erfolgt. Die gesamte verzinsliche Reichsschuld belief sich am 31. März 1914 auf 4,9 Milliarden Mark, die Schutzgebietsschuld auf 183,8 Millionen Mark. In das Reichsschuldbuch waren zu demselben Zeitpunkt 1,4 Milliarden Mark (ungefähr 30 v H der Gesamtschuld) eingetragen.

In der Zeit seit 1914 steht die Tätigkeit sowohl der Hauptverwaltung der Staatsschulden als auch der Reichsschuldenverwaltung im Zeichen des Weltkriegs; doch traten die Geschäfte der preußischen Behörde, wenngleich sie beträchtlich zunahmen, erheblich hinter der der Reichsschuldenverwaltung zurück, weil es in erster Linie galt, den Kapitalmarkt für Kriegsanleihen frei zu halten und insbesondere langfristige Anleihen für das Reich aufzunehmen.

Für die Reichsschuldenverwaltung war zunächst das Gesetz vom 4. August 1914, betreffend die Ergänzung der Reichsschuldenordnung, von Bedeutung, das für die Flüssigmachung der Reichskredite außer den Schuldformen der Schuldverschreibung und der Schatzanweisung auch die Wechselform einführte, dann das Darlehenskassengesetz vom gleichen Tage, das nach Vorgängen in den Jahren 1864, 1866 und 1870 in Anlehnung an die Reichsbankhauptstellen und Reichsbankstellen eine große Anzahl von Darlehenskassen schuf und die Ausstellung von Darlehenskassenscheinen über Beträge von 1, 2, 5, 10, 20 und 50 Mark durch die Reichsschuldenverwaltung vorsah. Der Höchstbetrag der auszugebenden Darlehenskassenscheine war anfangs auf 1½ Milliarden Mark festgesetzt und beträgt jetzt nach dem Erlaß des Reichskanzlers vom 28. November 1918 30 Milliarden Mark. Mehrarbeiten für die Reichsschuldenverwaltung hatte auch das Gesetz vom 22. März 1915, betreffend die Ausgabe von Reichskassenscheinen und Reichsbanknoten zu 10 Mark, im Gefolge.

Die Anleihegesetze für die Finanzierung des Krieges begannen am 4. August 1914 mit der Bewilligung von 5 Milliarden Mark. Inzwischen sind die Anleihekredite des Reichs bis zum 30. September 1919 auf 178,3 Milliarden Mark gestiegen, wovon an diesem Tage 162,7 Milliarden Mark flüssig gemacht waren. Letzteres geschah durch Begebung der Kriegsanleihe zu 5 v H sowie der zu 5 und 4½ v H verzinslichen Schatzanweisungen, ferner durch Begebung von unverzinslichen Schatzanweisungen und von Reichswechseln. Um von der gewaltigen Arbeitsleistung, die damit für die Reichsschuldenverwaltung verbunden war, ein Bild zu geben, sei nur angeführt, daß für die neun Kriegsanleihen zum Gesamtbetrage von 68,5 Milliarden Mark nicht weniger als 60,3 Milliarden einzelne, auf 100 bis 100 000 Mark lautende Anleihestücke gedruckt und dann durch Namensunterschrift ausgefertigt werden mußten. Allein im Rechnungs-

jahr 1918 sind von der Staatsschulden-Tilgungskasse für das Reich nicht weniger als 103 Millionen Stück Zinsscheine über 2 848 Millionen Mark eingelöst worden. An Reichswechseln hatte die Kontrolle der Staatspapiere bis Anfang Oktober 1919 nach und nach 5 821 Stücke zum Gesamtbetrag von 2,2 Milliarden Mark in inländischer und ausländischer Währung auszufertigen. Zu dem großen Erfolg der Kriegsanleihen hat in erheblichem Maße die Einrichtung des Reichsschuldbuchs beigetragen; wesentlich war namentlich, daß für Schuldbuchzeichnungen jedesmal ein Vorzugskurs galt. Die Zahl der Konten im Reichsschuldbuch, die zu Beginn des Krieges ungefähr 30 000 betrug, belief sich Ende September 1919 auf 1 330 000, und die Schuldbuchforderungen wuchsen in derselben Zeit von 1,4 Millionen auf 19 Milliarden Mark an. Nach Abschluß des Krieges hat die Reichsschuldenverwaltung an der Sparprämienanleihe von 1919 mitzuwirken gehabt.

Das Personal der Preußischen Staatsschuldenverwaltung bestand zu Beginn ihrer Tätigkeit im Jahre 1820 aus 21 Köpfen und stieg bis 1890 auf 70 Köpfe. Bis 1914 vermehrte sich die Kopfzahl des Personals nach und nach auf 360. Im Kriege hat sich der Beamtenstab der vereinigten Preußischen Staats- und Reichsschuldenverwaltung sodann auf 1 956 Kräfte erhöht, wovon etwa 1 000 als Hilfsarbeiter im Vertragsverhältnis stehen.

Ob die Preußische Hauptverwaltung der Staatsschulden nach 100jähriger Wirksamkeit weiter bestehen wird, oder ob sie in der einen oder anderen Weise der ihrerseits selbständig zu machenden Reichsschuldenverwaltung angegliedert werden oder vielleicht auch ganz in sie aufgehen soll, ist zurzeit noch nicht entschieden.

Die Berliner Rohrpost im Weltkrieg.

Von Postrat Giesecke in Berlin.

Als die Berliner Stadtrohrpost am 1. Dezember 1876 — mit zunächst vier Maschinenanlagen, 15 Rohrpostämtern und einem Rohrnetz von 25 900 m Länge — ins Leben trat[1]), stand sie einer doppelten Aufgabe gegenüber. Sie sollte erstens zur Entlastung der Boten und der Stadttelegraphenleitungen helfen, die beim Haupt-Telegraphenamt von außerhalb für Berlin eingehenden Telegramme den Stadtämtern zur Bestellung und umgekehrt die bei den Stadtämtern aufgegebenen Telegramme dem Haupt-Telegraphenamt zur Weitergabe zuzuführen sowie Stadttelegramme zu übermitteln; zweitens sollte sie der Beförderung eiliger Briefe und Postkarten im Ortsverkehr und im Verkehr von und nach außerhalb dienen. Seitdem ist die Anlage, um den Ansprüchen der sich gewaltig ausdehnenden Reichshauptstadt Genüge zu leisten, vielfach verbessert und fortschreitend ausgebaut worden; die Zahl der Rohrpostanstalten ist verfünffacht, die der Rohrlänge auf das Siebenfache gebracht, eine Reihe von Vororten ist an das Netz angeschlossen, auch das Telegraphennetz Groß Berlins, im gleichen Schritt mit dem Anwachsen der Stadt, ständig ausgestaltet und vervollkommnet worden — die Aufgaben der Rohrpost

---

[1]) Die als Vorläufer der Stadtrohrpost im Jahre 1865 hergestellte »pneumatische Verbindung« zwischen der Königlichen Telegraphen-Zentral-Station (dem späteren Haupt-Telegraphenamt) in der Französischen Straße und dem Zweigamt im Börsengebäude sowie die drei Jahre später gebaute Erweiterungsanlage von der Zentral-Station nach der Zweigstelle am Potsdamer Tor mit der Zweiganstalt am Brandenburger Tor als Zwischenstelle dienten nur dem inneren dienstlichen Verkehr.

sind unverändert geblieben. Für die Verteilung der Telegramme auf Draht und Rohrpost galt dabei und gilt auch heute der Grundsatz, in erster Linie die Rohrpost zu benutzen und die telegraphische Beförderung nur dann zu wählen, wenn die Sendung dadurch schneller ihrer Bestimmung zugeführt wird. Dementsprechend werden die Telegramme zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und den nahe gelegenen Rohrpostämtern im allgemeinen mit der Rohrpost befördert, während im Verkehr mit den entfernter gelegenen Anstalten, beispielsweise den großen Ämtern in Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf, hauptsächlich der Telegraph verwandt wird. Eine Ausnahme machen die Glückwunschtelegramme, die auch dann der Rohrpost übergeben werden, wenn die Beförderung auf ihr mehr Zeit erfordert als die Übermittlung durch den Telegraphen. Dagegen sind die sogenannten Vorzugstelegramme, das sind die Staats-, Amts- und dringenden Telegramme, stets durch den Telegraphen abzusetzen, falls nicht etwa in Ausnahmefällen die Beförderung mit der Rohrpost oder durch Boten schneller zum Ziele führen würde. Bei dieser Art der Verteilung sind im Kalenderjahr 1913, das das stärkste Verkehrsjahr vor dem Kriege darstellt, rund 8,4 Millionen Telegramme mit der Rohrpost befördert worden, während etwa 4,5 Millionen Telegramme zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und den Rohrpostämtern auf dem Drahtweg übermittelt wurden. Die Zahl der im gleichen Zeitraum der Rohrpost anvertrauten Briefe und Karten beläuft sich auf rund 4 Millionen Stück. Insgesamt sind hiernach in jener Zeit werktäglich im Durchschnitt 35 000 Sendungen mit der Rohrpost befördert worden. Für das Jahr 1914 liegen zwar zusammenfassende Aufzeichnungen nicht vor; nach Einzelzählungen ist aber der Verkehr in der ersten Hälfte des Jahres gleichmäßig, und zwar in einem solchen Umfang weiter gewachsen, daß man die Zahl der Mitte Juli 1914 täglich mit der Rohrpost verschickten Gegenstände (Telegramme, Briefe und Karten) mit 36 500 ziemlich genau schätzen wird. Wenn man diese Zahlen mit den Ergebnissen des ersten Betriebsjahrs (1877) vergleicht, zeigt sich, daß sich die Leistungsziffer, das ist die auf 1 km Fahrrohr entfallende Zahl der beförderten Sendungen, in den 37 Jahren verdoppelt hat.

In diese friedliche Entwicklung fielen wie Blitzschläge die Ereignisse des Sommers 1914. Zunächst spürte man die Entladung im Brennpunkte des Telegraphenbetriebs, im Haupt-Telegraphenamt. Bis zum 24. Juli blieb der Verkehr mit einem täglichen Durchschnitt von etwa 100 000 Telegrammen unverändert. Dann begann die Steigerung; namentlich der Presseverkehr und der Verkehr mit dem Ausland wuchsen in wenigen Tagen zu gewaltigem Umfang an. Am 27. Juli wurden beim Amt über 127 000, am 29. mehr als 139 000 Telegramme verarbeitet. Am 30. Juli erreichte der Verkehr mit 170 134 Telegrammen seinen Höhepunkt. Diesem Ansturm gegenüber reichten die vorhandenen Kräfte nicht aus, obwohl die Beamten in vorbildlicher Pflichttreue weit über das vorgeschriebene Leistungsmaß hinaus an den Apparaten ausharrten. Um der Telegrammassen Herr zu werden, mußte die Behörde durchgreifende Mittel anwenden. Zuerst wurden alle Übungslehrgänge geschlossen und die dadurch freigewordenen Kräfte dem Haupt-Telegraphenamt für einfachere Dienstleistungen überwiesen. Auch bei anderen Ämtern und in den Büros der Ober-Postdirektion vorübergehend abkömmliche Beamte wurden dem Amte zugeteilt. Um die an den Stadttelegraphen-(Ferndrucker-)Leitungen beschäftigten Beamten für die großen Leitungen freizubekommen, wurde schließlich — am 31. Juli — bestimmt, daß die Telegramme zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und den Rohrpostämtern mit Ausnahme der Vorzugstelegramme bis auf weiteres ausschließlich durch Rohrpost befördert werden sollten.

Die letzte Maßnahme, die allein beim Haupt-Telegraphenamt etwa 40 tüchtige Kräfte für andere Zwecke verfügbar machte, bedeutete zwar für die Abwicklung

des Telegrammverkehrs eine recht wirksame Hilfe, die Rohrpost stellte sie aber vor eine schwere Aufgabe. Denn etwa drei Viertel der Telegramme, die bis dahin durch den Draht befördert worden waren, wurden jetzt, im Augenblick der Hochflut, auf die Rohrpost abgeschoben. Die Gesamtzahl der Sendungen, die am letzten Juli- und ersten Augusttage täglich mit der Rohrpost befördert wurden, schwoll infolgedessen und da der Verkehr der Eil- und Rohrpostsendungen eine ähnliche Steigerung erfuhr wie der Telegrammverkehr (rund 75 v H), auf etwa 75 000 an.

Daß bei solch plötzlichem Massenandrang die Fahrpläne nicht mehr genau innegehalten und die Vorschriften über die Zahl und Bepackung der Büchsen nicht immer bis ins kleinste befolgt wurden, bedarf keiner Begründung. Aber in der Erkenntnis, daß in diesen Tagen der Entscheidung über Krieg oder Frieden von der schnellen Beförderung jeder einzelnen Sendung Großes abhängen, daß eine Verspätung selbst von wenigen Stunden für manchen Absender oder Empfänger unendlich viel Kummer und Herzeleid bedeuten könnte, tat ein jeder seine Pflicht bis zum äußersten; in beiden Zweigen, im Telegraphen- wie im Rohrpostbetrieb, ist es denn auch gelungen, den riesigen Verkehr ohne empfindliche Verzögerungen zu bewältigen.

Mit dem Abbruch der Beziehungen zu einem Teil unserer Nachbarländer ging nun zwar in den folgenden Tagen die Zahl der Telegramme und Eilsendungen stark zurück. Trotzdem wurden die gleichzeitig ergehenden Einberufungen zum Heeresdienst recht störend empfunden. In wenigen Tagen hatten viele hundert Beamte die Feder mit dem Schwerte vertauscht, und täglich eilten weitere Leute zu den Fahnen. An eine Wiederaufnahme des Ferndruckerverkehrs in dem früheren Umfang war unter diesen Umständen nicht zu denken; die Rohrpost mußte vielmehr die ihr am 31. Juli übertragenen erweiterten Geschäfte — zum Teil mit Aushilfskräften — weiter besorgen, am ersten Mobilmachungstag sogar mit vollem Nachtdienst. Da sich hierbei herausstellte, daß die Inbetriebhaltung während der ganzen Nacht über das Bedürfnis hinausging, wurde die Rohrpost jedoch in der nächsten Nacht schon um 2 Uhr, in den darauffolgenden beiden Nächten um 1 und 12 Uhr geschlossen. Vom 6. August an wurde der Betrieb wieder nach den alten Plänen durchgeführt; ausgenommen blieben nur zwei für Heereszwecke wichtige Verbindungen, für die bis zum Kriegsende der Tag- und Nachtbetrieb beibehalten wurde.

Bald machte sich, wenn auch zunächst nur vorübergehend, der Mangel an Brennstoffen fühlbar. Um Kohlen und Öl zu sparen, wurde deshalb am 7. August angeordnet, daß im ganzen Rohrpostnetz sonn- und werktäglich nach den Sonntagsfahrplänen gefahren werden solle, d. h. auf den Strecken mit zwei Rohrverbindungen wurde ein Fahrrohr außer Betrieb gesetzt, auf den Linien mit nur einem Rohre wurde die Zugzahl — wenigstens zum Teil — vermindert Zur Verhinderung von Rostansatz in den stillgelegten Rohren wurde bestimmt, daß in den Verbindungen mit Doppelfahrrohren allwöchentlich das Rohr zu wechseln sei. Eine zwei Tage später erlassene Anordnung ging noch weiter, indem sie für die Zeit von 7 bis 10 Uhr vormittags den Fahrplan ganz ausschaltete und die Züge nur noch nach Bedarf verkehren ließ. Da durch diese Maßnahmen, insbesondere durch die allgemeine Einführung der Sonntagspläne, der Bedarf an Kraftluft erheblich herabgemindert wurde, konnte man die Lufterzeugung ohne Beeinträchtigung des Verkehrs einschränken. Die Maschinenanlage in Charlottenburg wurde deshalb außer Betrieb gesetzt.

Trotz dieser durch die Not der Zeit erzeugten Einengungen stieß die Beförderung der Sendungen zunächst auf keine Schwierigkeiten, da der Verkehr, wie erwähnt, ziemlich schwach war. Mitte August 1914 war die Zahl der beim

Haupt-Telegraphenamt verarbeiteten Telegramme beispielsweise nur ungefähr zwei Drittel so groß wie die aus Mitte Juli.

Auch die wenige Wochen später einsetzende Verkehrszunahme, die den Telegramm- und Rohrpostverkehr bald wieder den Umfang wie vor Ausbruch des Krieges erreichen ließ, konnte mühelos bewältigt werden, da die Maschinen gut arbeiteten, Rohre, Büchsen und Treiber in bestem Zustand waren und die Bedienung der Apparate zum größten Teil noch in den Händen der alten bewährten Kräfte lag. Es war sogar möglich, im Laufe der nächsten Monate das Rohrpostnetz um einige Ämter zu erweitern, deren Anschließung schon vor dem Kriege beschlossen und eingeleitet war. Am 8. Oktober wurde der Rohrpostbetrieb bei den Postämtern N 113 (Bornholmer Straße) und Berlin-Pankow 2 (Berliner Straße), am 17. März 1915 beim Postamt Charlottenburg 9 (Kaiserdamm) aufgenommen; am 1. Mai 1915 konnte außerdem ein zweites Fahrrohr zwischen den Postämtern NW 6 und NW 40 dem Verkehr übergeben werden. Das Rohrnetz vergrößerte sich dadurch um insgesamt 6 567 m.

Eine weitere merkliche Verkehrssteigerung brachte das Jahr 1915 nicht. Allmählich begannen aber die immer neue Jahrgänge umfassenden Einziehungen zum Heeresdienst den Betrieb einschneidend zu beeinflussen. Da in den Rohrpostbetriebstellen viele ältere und kränkliche Beamte beschäftigt waren, die für den Dienst mit der Waffe nicht in Betracht kamen und in körperlich anstrengenderen Stellen des Postdienstes nicht ohne weiteres verwendet werden konnten, war der Abgang an eingearbeiteten Kräften in diesem Dienstzweig während des ersten Kriegsjahrs in einigermaßen erträglichen Grenzen geblieben. Das änderte sich aber in dem Maß, in dem die Heeresverwaltung, durch die schweren Verluste auf den Schlachtfeldern und die Ausdehnung und Vermehrung der Kriegsschauplätze gezwungen, ihre Forderungen auf Gestellung von Heerespflichtigen verschärfte. Um diesen Anforderungen genügen zu können, mußte die Verwaltung den Kreis der Stellen, die an Aushilfskräfte übertragen werden durften oder mußten, immer weiter ziehen und die Verwendung von Fachbeamten immer mehr auf solche Dienststellen beschränken, die ohne tiefere Fachkenntnisse oder längere praktische Erfahrungen nicht ausgefüllt werden konnten. Zu diesen besonders schwierigen Dienstzweigen gehört der Rohrpostdienst nicht. Die in den Rohrpostbetriebstellen noch beschäftigten Beamten (meist Postschaffner und Postboten) mußten deshalb, soweit nicht in Ausnahmefällen Abweichungen von der Regel notwendig erschienen, nach und nach zurückgezogen und durch Aushelfer ersetzt werden.

Doch auch hierbei stellten sich wachsende Schwierigkeiten heraus, denn bei der starken Nachfrage nach männlichen Arbeitskräften in allen Zweigen des Wirtschaftslebens liefen Meldungen geeigneter Leute immer spärlicher ein. Die jüngeren Aushelfer, die in der ersten Kriegszeit eingestellt waren, wurden außerdem allmählich selbst zum Heer eingezogen, so daß ein häufiger Wechsel in der Stellenbesetzung an der Tagesordnung war, zum Schaden des Dienstes. Im Winter 1915/16 entschloß man sich daher, die Rohrpostbetriebstellen im weitesten Umfang mit Frauen zu besetzen.

Etwaige Zweifel darüber, ob die Frauen für den Rohrpostdienst geeignet wären, erwiesen sich glücklicherweise als unbegründet. Insbesondere war im Jahre 1916 eine wesentliche Abnahme der Leistungen in diesem Betriebszweig nicht zu spüren, obwohl der Verkehr dem Vorjahr gegenüber eine leichte Zunahme erkennen ließ. Zwar wuchs die Zahl der Rohrpoststörungen, die schon im Vorjahr eine kleine Steigerung erfahren hatte, auf rund das Doppelte der Friedenszeit an; doch war die Schuld dafür nicht allein in der Bedienung der Apparate zu suchen, sie lag vielmehr zum großen Teil in dem — als Folge des minderwertigen Leders — äußerst schlechten Zustand der Treiberstulpen und Lederbüchsen. Jedenfalls war es vorläufig unbedenklich, den Rohrpost-Apparatdienst von Frauen

versehen zu lassen, und man konnte hinsichtlich dieses Dienstzweigs den weiteren Einziehungen der Beamten ohne Sorgen entgegenblicken.

Zur Einschränkung des Verbrauchs an Sparmetallen wurde in jener Zeit versucht, die im Rohrpostbetrieb verwendeten Aluminiumbüchsen durch Büchsen aus Stahl zu ersetzen. Die Versuche waren jedoch nicht sonderlich günstig; insbesondere blieben die Stahlbüchsen an Dauerhaftigkeit weit hinter den bisher benutzten Büchsen zurück. Man suchte sich deshalb — in gleicher Weise, wie dies im Laufe des Krieges wohl die meisten Haushaltungen in ähnlicher Lage getan haben — dadurch zu helfen, daß man nochmals unter den vorhandenen alten Beständen gründliche Umschau hielt. Dabei ermittelten einzelne Ämter so viele zurzeit entbehrliche Büchsen, daß der Bedarf an anderen Stellen reichlich gedeckt und eine Neubestellung bis nach Kriegsende hinausgeschoben werden konnte.

Eine wesentliche Veränderung und Erweiterung erfuhr die Rohrpostanlage im Februar 1916 durch die Verlegung des Haupt-Telegraphenamts von der Französischen Straße nach der Oranienburger Straße. Da das Postamt 24, das seit 1876 das Eingangstor zu den Rohrpostämtern des Nordens gebildet hatte, mit der Verschiebung des Telegraphen-Sammelpunkts in seine unmittelbare Nähe seine Berechtigung als selbständige Telegraphen- und Rohrpostbetriebstelle verlor, wurde der Rohrpostbetrieb dort, ebenso wie der Telegraphenbetrieb, am Tage der Eröffnung des neuen Telegraphen-Dienstgebäudes eingestellt. Die gleichzeitig eröffnete Stadtrohrpoststelle des neuen Haupt-Telegraphenamts umfaßte die bisher in das Postamt 24 einmündenden sechs Rohrlinien nach dem Telegraphenamt 2 (Börse) und den Postämtern 4, 22, 28 (jetzt 58), 31 und 54, ferner vier weitere Apparate für eine zweite Verbindung nach dem Amt Börse, für ein Rohr nach dem Schloß und für zwei Rohre nach dem Postamt 6. Außer diesen zehn Verbindungen, die in gewöhnlicher Weise, jedoch mit Apparaten neuerer Bauart — mit selbsttätiger Anzeigevorrichtung und Abstellung der Arbeitsluft (Bauart 1912) — betrieben werden sollten, waren für den Verkehr zwischen der im Gebäude des alten Amtes verbliebenen Rohrpoststelle und dem neuen Amte noch vier Verbindungen, für jede Richtung zwei, für Kreisbetrieb eingerichtet Das Rohrnetz wurde durch die Erweiterung um rund 9 km vergrößert.

Abgesehen von dieser Veränderung, die in der Hauptsache schon in den Vorjahren ausgeführt war, so daß zur Eröffnung der neuen Betriebstelle nur die — in einer Nacht zu erledigende — Umschaltung nötig war, wurden in der weiteren Kriegszeit aus Mangel an Arbeitskräften und Baustoffen nur noch kleine laufende Arbeiten und auch diese nur dann vorgenommen, wenn sie zur Aufrechthaltung des Betriebs unbedingt erforderlich und mit geringen Mitteln herzustellen waren. Als einzige größere Arbeit ist die Auswechslung des Rohres zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und dem Postamt 4 (Stettiner Bahnhof) im Frühjahr 1917 zu nennen, das im Laufe der Jahrzehnte so undicht geworden war, daß seine weitere Benutzung den Betrieb ernstlich gefährdete. Neuanschließungen an das Netz wurden gänzlich zurückgestellt. Selbst wichtige Anlagen, deren Notwendigkeit bereits anerkannt war, z. B. die Anschließung der Postämter Berlin-Rummelsburg, Schöneberg 5 und Charlottenburg 7, mußten unterbleiben.

Der Betrieb der letzten beiden Kriegsjahre stand unter dem Zeichen der Not bei dauernd steigendem Verkehr. War der recht erhebliche Zuwachs an Heeressendungen in den ersten Kriegsjahren durch den starken Rückgang des Privatverkehrs ausgeglichen worden, so änderte sich das Bild, je mehr es dem allgemeinen Wirtschaftsleben gelang, sich den Kriegsverhältnissen anzupassen. Zahlenmäßig läßt sich die Steigerung am besten an dem Telegrammverkehr zeigen, über den die genauesten Übersichten vorliegen. Während hiernach der Zuwachs 1916 gegenüber dem Verkehr des letzten Friedensjahrs nur knapp 7 v H betrug, belief er sich 1917 bereits auf 20 v H, im darauffolgenden Jahre sogar auf rund 35 v H. Ähnlich

lagen die Verhältnisse im Rohrpost- und Eilbriefverkehr, der 1918 auf einigen Rohrlinien mehr als die doppelte Stärke des Jahres 1913 aufwies.

Das wirksamste Mittel, die Rohrpost der gewaltigen Verkehrssteigerung entsprechend aufnahmefähiger zu machen, wäre die Wiedereinführung der Werktagspläne, insbesondere die Wiederbenutzung der zweiten Rohre, gewesen. Hierzu fehlte es aber an der erforderlichen Kraftluft, da die zur Verfügung stehenden Betriebstoffe, Kohle und Öl, an Güte und Menge so gering waren, daß weder die stillstehenden Maschinen in Charlottenburg in Betrieb genommen, noch die übrigen Anlagen nach ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden konnten. Auch die Instandhaltung der Maschinen stieß bei dem Mangel an Roh- und Baustoffen auf die größten Schwierigkeiten.

Unter diesen Umständen mußte man sich darauf beschränken, wenigstens auf der am stärksten beanspruchten und wichtigsten Linie, der nach dem Westen Berlins und den großen westlichen Vororten, Wandel zu schaffen, die namentlich auf ihrer Anfangsstrecke — vom alten Haupt-Telegraphenamt zum Postamt 9 — mit Telegrammen und Rohrpostbriefen geradezu überschwemmt wurde. Zu dem Zweck entschloß man sich, die Beförderung der Telegramme zwischen dem Haupt-Telegraphenamt und den großen Vororten nach und nach der Rohrpost wieder abzunehmen — im Verkehr mit den am weitesten gelegenen Ämtern Steglitz, Grunewald und Halensee war dies zur Abkürzung der Beförderungsdauer schon Weihnachten 1915 und im Sommer 1916 geschehen — und die Telegramme wieder wie zur Friedenszeit durch den Draht zu übermitteln. Wurde der Erfolg der Maßnahme, die Ende 1917 im wesentlichen durchgeführt war, auch dadurch etwas beeinträchtigt, daß die Frauen, denen nach vorheriger Ausbildung die Bedienung der Telegraphenapparate übertragen wurde, aus Mangel an Übung meist nicht in der Lage waren, den Telegrammverkehr ohne Inanspruchnahme der Rohrpost zu bewältigen, so war die Entlastung der Rohre doch recht erheblich.

Trotzdem ließ es sich bei der unaufhaltsam fortschreitenden Verkehrssteigerung nicht umgehen, auf der Strecke altes Haupt-Telegraphenamt–Postamt 9 ungeachtet der Schwierigkeiten in der Luftbeschaffung alle vorhandenen Mittel heranzuziehen, so daß während der letzten Jahre drei Verbindungen, zwei unmittelbare und eine über das Postamt 66, in Benutzung waren. Außerdem wurde gestattet, daß die im allgemeinen zulässige Büchsenzahl in den Hauptverkehrsstunden überschritten wurde.

Daß ein solcher Hochbetrieb in Verbindung mit den immer mangelhafter werdenden Betriebs- und Baustoffen viele Störungen im Gefolge hatte, liegt auf der Hand. Im Jahre 1918 war ihre Zahl etwa fünfmal so groß, als sie im Frieden gewesen war. Als Ursache der Störungen wurde fast immer das gleiche festgestellt: »Mangel an Luft«, »Schlechtes Leder der Treiberstulpe«, »Unrichtige Bedienung«. Wollte man die zuletzt genannte Erscheinung, das häufige Vorkommen unrichtiger Bedienung, etwa auf nach und nach eingerissene besondere Unzuverlässigkeit der Aushelferinnen zurückführen, so würde man ihnen indes Unrecht tun. Sie ließen es, wenigstens die meisten von ihnen, an Fleiß und Eifer nicht mangeln. Aber ihnen fehlte die Erfahrung, die überall die Voraussetzung für gute Leistungen bildet; es fehlte ihnen vor allem die körperliche Leistungsfähigkeit, nachdem Not und Entbehrungen, Kummer und Sorgen ihnen die besten Kräfte, ihnen wie dem ganzen deutschen Volke, genommen hatten. Immerhin ist es den Aushelferinnen in den letzten beiden Jahren des Krieges gelungen, den Anforderungen so weit gerecht zu werden, daß die Verzögerung der Sendungen in erträglichen Grenzen blieb. Daß die Beseitigung der Störungen schnell und sicher ausgeführt wurde und daß alles geschah, um die technischen Anlagen im Rahmen des Erreichbaren auf der Höhe zu erhalten, darf als Verdienst der maschinentechnischen Beamten nicht unerwähnt bleiben.

Wenn die Rohrpost hiernach trotz der überaus schweren äußeren Bedingungen, trotz der Schwierigkeiten in der Luft- und Stoffbeschaffung, trotz der mannigfachen Mängel der Bedienung nicht versagt, sondern ihre Aufgabe selbst bei stärkstem Verkehr, wenn auch nicht immer mit genauer Einhaltung der Überkunftsfristen, dennoch ganz erfüllt hat, so ist dies ein vollgültiger Beweis dafür, daß die Anlage technisch und verwaltungsmäßig auf sicherem Grund aufgebaut ist. Wohl war es oft nicht leicht, der immer neu auftretenden Schwierigkeiten Herr zu werden; doch es ist gelungen, durch alle Wechselfälle des Krieges hindurch den Betrieb ohne jede Unterbrechung aufrechtzuhalten bis zum Tage der Waffenruhe. Was ein Versagen der Rohrpost für die Reichshauptstadt bedeutet hätte, ist kurz gesagt: Die Laufzeit der Telegramme wäre um Stunden verlängert, der Eilbriefverkehr wäre lahmgelegt worden. Daß dies nicht geschah, sei als Verdienst der Rohrpost gebucht. Sie hat standgehalten auch in den Zeiten der Not.

Ein Boteneid aus dem Jahre 1536.

Von Rechnungsrat Eugen Müller in Münster (Westf.).

In dem Aufsatz »Münsterische Botenanstalten im 16. und 17. Jahrhundert« (Archiv 1918, S. 469 ff.) ist ausgeführt, daß die ersten Rats- oder Stadtboten, die die Hauptstadt des Fürstbistums Münster schon um die Wiedertäuferzeit (1524—1536) unterhielt, der Stadt eine Bürgschaft zu stellen und einen Eid zu leisten hatten, daß sie ihre Obliegenheiten getreulich erfüllen wollten. Das aus der Zeit stammende »Aidt- und Huldungs-Buch« der Stadt Münster enthält den Wortlaut des Boteneides, der als Ergänzung der Mitteilungen über das Botenwesen am Ausgange des Mittelalters bemerkenswert ist. Er lautet:

»31. Huldunge des Baden (oder Botten).

Ick, N. love und swere, dat ick nar dussen dage der stadt van Munster will wesen truwe und holt und den Borgermesteren und Raide (Rat) darsolvest bedensthaftig, er beste to doen und er ergeste to laten und to keren na minen vif sinnen und aller miner macht to helen, dat mi van Borgermestern und Rait oft van jumande in oeren namen wert bevalen, to helen und to swigen sunder argelist.

Und alle und itliche breve und badeschap, de mi bevalen werden, ock alle silver und golt oder geltsgewerde, dat si watterlei dat si, so mi titlix gedaen wert, jumande to brengen, dat sall und will ick truweliken verwaren und averbrengen in aller maten, als mi dat bevalen wert tor stede, dar ick dat brengen und leveren sall.

Und ick ergendtz waer wes vernemmen werde buten of binnen Munster, dat were tegen de Borgermestere und Raidt vorß. of tegen ere personen, lif, ere und gut of tegen nutticheit der stadt Munster, dat sall und will ick van stunt an den Borgermesteren apenbaren, so balde ich mi des ersten bekomen kan.

Und oft ick will swigen und helen, wes mi van Borgermestern und Raide vorß. of erer wegen van jumande bevalen wert, to swigen.

Alle desse vorg. puncte und idlich besunder lauv ick alfo vast to holden und to doen in aller miner witschap und vif sinnen. Dat mi godt so helpe und de hilligen«.

Den Boteneid hatten in damaliger Zeit auch die Kaufleute und andere Bürger zu leisten, die bei ihren regelmäßigen Reisen ins Ausland Briefe, Pakete und Geldsendungen für andere Personen besorgten.

Kleine Mitteilungen.

Die Sparkassen im Deutschen Reich und in Preußen haben sich sehr erfreulich entwickelt. Es liegen vor für die Sparkassen im Deutschen Reich die Ergebnisse bis zum Jahre 1917 (Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich von 1919), für die Sparkassen in Preußen die Ergebnisse bis zum Jahre 1918 (Veröffentlichungen des Preußischen Statistischen Landesamts in Berlin von 1919). Der Übersichtlichkeit wegen sind nachstehend die Angaben vom Jahre 1915 an zusammengestellt.

Die Sparkassen im Deutschen Reich.

Jahr	Zahl der				Gesamtguthaben der Einleger	Vermögen der Sparkassen (ohne Rücklage)	Rücklage	Einlagen einschl. gutgeschriebene Zinsen	Rückzahlungen	Zu- oder Abnahme des Guthabens
	Sparkassen	Zweig- und Nebenkassen	Sparstellen überhaupt	Sparbücher	Millionen Mark			Millionen Mark		
	am Jahresschluß									
1915	3 137	8 916	12 053	25 780 790	20 381	22 281	1 104	8 500	8 671	— 171
1916	3 140	8 983	12 123	27 205 927	21 434	24 161	1 136	9 658	8 600	+ 1 058
1917	3 151	9 060	12 211	30 772 987	25 358	28 381	1 193	13 627	9 638	+ 3 989.

Die Sparkassen in Preußen.

Jahr	Zahl der				Gesamtguthaben der Einleger	Vermögen der Sparkassen (ohne Rücklage)	Rücklage	Einlagen einschl. gutgeschriebene Zinsen	Rückzahlungen	Zu- oder Abnahme des Guthabens
	Sparkassen	Zweig- und Nebenkassen	Sparstellen überhaupt	Sparbücher	Millionen Mark			Millionen Mark		
	am Jahresschluß									
1915	1 766	5 269	7 035	15 692 543	13 639	16 467	723	6 354	6 456	— 102
1916	1 768	5 311	7 079	16 685 239	13 535	17 586	737	7 351	6 531	+ 820
1917	1 775	5 491	7 266	19 174 850	14 338	18 676	775	10 283	7 356	+ 2 927
1918	1 701	5 528	7 229[1])	20 542 092	16 941	25 141	812	14 069	9 314	+ 4 755.

Die Verluste der Schiffahrt während des Krieges. Die amerikanische Zeitschrift »The Rudder« hat die Größe des Verlustes ausgerechnet, den die Weltschiffahrt, ausgenommen die Schiffahrt Deutschlands und der mit Deutschland verbündeten Staaten, während der Kriegsjahre erlitten hat. Das Blatt zieht nicht allein den Wert der verlorengegangenen Schiffe in Betracht, sondern auch den

[1]) Die 7 229 Sparstellen befanden sich in 5 659 Orten. Die meisten Sparstellen (1 123) hatte die Rheinprovinz; es folgen die Provinz Schlesien mit 908, Brandenburg (einschl. des Stadtkreises Berlin) mit 852, Sachsen mit 797, Hannover mit 735, Hessen-Nassau mit 693, Ostpreußen mit 546, Westfalen mit 509, Schleswig-Holstein mit 459, Westpreußen mit 283, Pommern mit 254 und die Hohenzollernschen Lande mit 33 Sparstellen. Eine Sparstelle kam auf 44,66 qkm gegen 45,89 qkm im Jahre 1917. Auf ein Sparbuch entfiel eine Einlage von durchschnittlich 1 056 ℳ gegen 905 ℳ im Jahre 1917, auf den Kopf der Bevölkerung eine solche von 498 ℳ gegen 396 ℳ im Jahre 1917. Von dem Vermögen der Sparkassen (25,141 Milliarden Mark) waren angelegt 24,314 Milliarden Mark, und zwar in Wertpapieren 12,059 Milliarden Mark oder 49,6 v. H., in Hypotheken 8,008 Milliarden Mark oder 33 v. H., bei öffentlichen Anstalten oder Vereinigungen 3,818 Milliarden Mark oder 15,7 v. H., gegen Schuldschein, Wechsel und Faustpfand 429 Millionen Mark oder 1,7 v. H.



Wert der Ladungen, die Einbuße an Verdienst, an verlorengegangenem Eigentum, Geld und Lebensversicherungen. Wie in der nachstehenden Übersicht im einzelnen nachgewiesen wird, kommt der Verfasser auf Grund seiner Berechnungen zu dem Ergebnis, daß der Tonnengehalt der verlorengegangenen Schiffe insgesamt rund 15 Millionen Brutto-Registertonnen ausmacht, und daß der gesamte Wertverlust sich auf rund 6 905 000 000 Dollar beläuft. Dazu kommen die Unkosten, die den Beteiligten aus der Instandsetzung beschädigter Schiffe erwachsen sind.

Gegenstand des Verlustes	Der Verlust beläuft sich für die Vereinigten Staaten von Amerika auf Brutto-Registertonnen	für England auf Brutto-Registertonnen	für die übrigen Verbündeten und die am Kriege nicht beteiligten Mächte auf Brutto-Registertonnen
Tonnengehalt der verlorengegangenen Schiffe	911 854	9 043 744	5 112 263
	zusammen 15 067 861 Brutto-Registertonnen.		

Gegenstand des Verlustes	Der Verlust beläuft sich für die Vereinigten Staaten von Amerika auf Dollar	für England auf Dollar	für die übrigen Verbündeten und die am Kriege nicht beteiligten Mächte auf Dollar
Wert der verlorengegangenen Schiffe (jede Tonne zu 200 Dollar gerechnet)..............	182 370 800	1 808 748 800	1 022 452 600
	zusammen 3 013 572 200 Dollar.		
Wert der verlorengegangenen Ladungen (jede Tonne zu 100 Dollar gerechnet)..............	91 185 400	904 374 400	511 226 300
	zusammen 1 506 786 100 Dollar.		
Verlust an Verdienst (Tonne und Monat zu 7,65 Dollar gerechnet)	134 033 122	1 340 331 217	759 521 023
	zusammen 2 233 885 362 Dollar.		
Verlust an Eigentum, Geld und Lebensversicherungen (100 Dollar für jede Tonne)	9 118 540	90 437 440	51 122 630
	zusammen 150 678 610 Dollar.		
Der Gesamtverlust beträgt	416 707 862	4 143 891 857	2 344 322 553
	zusammen 6 901 922 272 Dollar.		

(Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft 1919, Nr. 135, S. 11/12.)

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(April bis Juni 1920)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1920, S. 84 und 186.

Nachträge:

49a. Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten. Berlin.
51a. Nachrichtenblatt des Reichsschatzministeriums. Berlin.
71a. Unter dem Reichsadler. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Das Polnisch-Danziger Abkommen (Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen) **88.** 329.
— Der Arbeiterschutz der Welt, von Prof. Dr. Schiff **9.** Ergänzungsheft 16 S. 1.
— Arbeitswissenschaft, von Meinhold **70.** 361.
— Architekturgeschichte, vom Sinn der ..., von Fechter **25.** Bd. 183 S. 399.
— Bauholz-Erhaltung, von Wendt, Regierungs- und Baurat **18.** Beil. (Der Holzbau) 21.
— Baukunst, vom Sinn der neuen ..., von Fechter **13.** Jahrg. 21 S. 241.
— Die Baunotrente, von Müller **87.** 112.
— Bauwesen, Irrlehren im ..., von Dr.-Ing. Ehrenberg **87.** 134.
— Beleuchtungskörper für direkte und indirekte Beleuchtung **58.** Jahrg. 31 Beil. 149.
— Bertzit (veredelte minderwertige Brennstoffe, wie Abfallholz, Torf) **58.** Jahrg. 31 Beil. 138.
— Danzig, zur völkerrechtlichen Stellung ..., von Dr. Loening, Amtsrichter und Hochschuldozent **60.** 92.
— Deutschland und das Völkerbundsarbeitsrecht, von Prof. Dr. Manes **24.** Bd. 58 S. 193.
— Die Finanzen der europäischen und der wichtigeren außereuropäischen Staaten, von Dr. Schwarz, Wirkl. Geh. Oberfinanzrat und Präsident des Landesfinanzamts in Magdeburg (Post und Telegraphie) **33.** Bd. I S. 53.
— Finnlands Aussichten im Weltverkehr als Durchgang von Nordrußland und Sibirien **88.** 337.
— Gewinn- und Geschäftsbeteiligung **32.** 457.
— Gewinnbeteiligung der Beamten und Arbeiter **23.** 298.
— Die wissenschaftlichen Grundlagen der Wärmebedarfsberechnung bei Gebäuden, Vortrag von Dr.-Ing. Hencky **35.** 241.
— Handarbeit, Kopfarbeit und Arbeitslust, von Member, Geh. Regierungsrat **60.** 84.
— Hausbock, zur Kenntnis des ..., von Prof. Dr Eckstein, Geh. Regierungsrat **89.** 210.
— Holz, von der Blaufäule des ... **58.** Jahrg. 31 Beil. 98.
— Soziale Hygiene, Umstellung der ..., von Dr. Fischer-Defoy, Stadtschularzt (Tuberkulose) **70.** 330.
— Kultur und Presse, von Kahn **24.** Bd. 58 S. 273.
— Laboratorien für Industriebetriebe, von Buchholz **58.** Jahrg. 31 S. 241. 252.
— Die Mundart als Erklärerin schriftsprachlicher Wörter **80.** 129.
— Hochfeuerfeste Natursteine **58.** Jahrg. 31 Beil. 150.
— Psychotechnik und Betriebsdienst, von Busse, Regierungsbaumeister **88.** 473.
— Psychotechnik und Taylorverfahren im Straßenbahnbetrieb, von Tramm, Betriebsingenieur der Großen Berliner Straßenbahn **70.** 305.
— Die Rentenkampfneurose, von Dr. Zimmermann, Gerichtsassessor und Justitiar der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft **88.** 453.
— Die polnische Republik als Nachbarstaat Deutschlands, von Sello, Landgerichtsrat (Reichs- und Staatsbeamte) **52.** Jahrg. 8 S. 239.
— Richtlinien für die Wärmewirtschaft des Hausbrandes (aufgestellt von der bayerischen Landeskohlenstelle) **18.** 218.
— Schriftreform **70.** 285.
— Schwemmsteine **58.** Jahrg. 31 Beil. 93.
— Sozialismus, Gegenwartsfragen des ..., von Schumacher (Verstaatlichung der Produktionsmittel, »Vergesellschaftung«, Betriebsrätegesetz) **61.** Heft 1 S. 1.

[1]) Die fettgedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die danebenstehenden Zahlen die Seiten.



Deutschland. Reichswirtschaftsrat, der Aufbau des ... (Post und Beamtenschaft) **77.** 329, **27.** 184.

Reisekosten der Staatsbeamten, Tagegelder bei auswärtiger Beschäftigung, eine »längere Zeit« dauernde Beschäftigung (Entsch. des RG. vom 26. Februar 1918) **7.** 287.

Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen und Unterstützungen für Schäden, die deutschen Reichsangehörigen infolge der durch den Krieg bewirkten Abtretung preußischer Gebietsteile entstanden sind **90.** 871.

Richtlinien für ein engeres Zusammenarbeiten der Versicherungsanstalten und der Krankenkassen auf dem Gebiete des Heilverfahrens und der Krankheitsverhütung **5.** 193, **42.** 29. 38.

»Rückbleibegelder« für Justizbeamte aus dem vorzeitig besetzten Gebiete der Provinz Posen, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 6. Mai 1920 **44.** 184.

Ruhegehaltsbemessung, ein neues System der ..., von Dr. Fraenkel, Rechtsanwalt **20.** 361.

Ruhegehälter usw., Fortzahlung der ... an Beamte und Beamtenhinterbliebene im Ruhestand usw., die in den abzutretenden Gebieten wohnen und die deutsche Reichsangehörigkeit verlieren, Vf. des Reichsschatzministers vom 9. April 1920 **1a.** 231, **51a.** 21.

Schadensersatz wegen fehlerhaften »Unterfahrens« der Grundmauern des Nachbarhauses (Entsch. des RG. vom 29. Januar 1919) **16.** Jahrg. 15 Beil. (Rechtsprechung) 47.

Schadensversicherung des Reichs **86.** 128.

Schiedsgerichtsverfahren. Kostenfestsetzung bei schiedsrichterlicher Entscheidung von Streitigkeiten mit Unternehmern **88.** 318.

Über Schiedsgerichtswesen, von Kloth, ehemal. Vorsitzenden des Deutschen Buchbinderverbandes **60.** 105.

Schlafwagenbenutzung bei Dienstreisen, Erstattung der Kosten für ..., Vf. des Reichsschatzministers vom 5. Juni 1920 **1a.** 350, **39.** 580.

– Schlichtungsausschüsse, das Verfahren vor den ..., von Scheuer, Gerichtsassessor **20.** 431.

Schlichtungswesen im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung, Verordnung vom 1. April 1920 **30.** 97.

– Schriftwechsel mit der Reichs-Arbeitsgemeinschaft und dem Beamtenbeirat beim Reichspostministerium **23.** 238.

– Schweigepflicht, Entbindung von der beruflichen ... (Rundschreiben des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung vom 4. März 1920 an alle die Lebensversicherung betreibenden Unternehmungen), Befreiung der Behörden von der Schweigepflicht **73.** 2.

– Selbstkostenberechnung und Lohnsysteme im industriellen Betrieb **32.** 319.

Siedlungstätigkeit, Aufhören oder Fortsetzung der ..., von Dr.-Ing. Düttmann, Regierungsbaumeister **87.** 188.

– Siedlungszwecke, Überlassung reichseigener Grundstücke zu ..., Vf. des Reichsschatzministers vom 16. April 1920 **1a.** 221.

– Sommerzeit. Keine Frühverlegung der Stunden im Sommer (Eingaben von Handelskammern) **37.** Jahrg. 27 S. 257. 337. 371.

– Deutsch-polnische Staatsangehörigkeitsfragen, von Dr. Schätzel, Gerichtsassessor **20.** 357.

– Stempel, Berechnung des ... für eine Bestallung als Beamter bei Strafversetzung (Entsch. des RG. vom 2. Januar 1920) **20.** 465.

– Die neue Steuergesetzgebung des Deutschen Reichs und die Neuordnung des Finanzwesens **27.** 178.

– Straffreiheit und Strafmilderung in Disziplinarsachen, Gesetz über die ... **23.** 321.

– Strafjustiz, die Reform der ..., von Prof. D. Dr. Wach, Wirkl. Geh. Rat **26.** 71.

– Strafprozeßordnung § 44. Generalstreik als Grund für die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand (Entsch. des RG. vom 19. September 1919) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 1.

– Strafprozeßreform und Strafrechtsreform, von Dr. Meyer, Staatsrat **26.** 134.

– Strafregisterverordnung (Vf. des Reichsministers der Justiz vom 12. Juni 1920) **90.** 909, **44.** 321.

– Streik und passive Resistenz **23.** 257. 285.

– Das Streikrecht der Beamten **57.** 108, **23.** 295, **16.** Jahrg. 16 S. 27.

– Tagegelder der Beamten, die vorübergehend außerhalb ihres Wohnorts bei einer Behörde beschäftigt werden **27.** 108, **57.** 98, **16.** Jahrg. 16 S. 15, **23.** 269, **1a.** 237, **48.** 198.

– Teuerungszulage für Beamte aus den an Polen abgetretenen Gebieten, Vf. des Reichsschatzministers vom 19. Mai 1920 **1a.** 288.

– Übergang der bayerischen und württembergischen Post auf das Reich **16.** Jahrg. 15 S. 222, Jahrg. 16 S. 15. 17, **12.** 127, **57.** 83, **78.** 48, **27.** 109. 126. 151, **23.** 238. 251.

– Überstunden, Verpflichtung der Beamten zur Ableistung von ... ohne Bezahlung **23.** 295. 324.

– Der Übertritt aus dem unteren in den mittleren Dienst **12.** 135.

– Umgestaltung der Verwaltung und der Personalverhältnisse **16.** Jahrg. 15 S. 226.

– Unfallfürsorge, preußische Beamte im Heeresdienst (Entsch. des RG. vom 12. April 1918) **7.** 288.

Deutschland. Bayern. Die neue bayerische Gehaltsordnung **12.** 206. 219.
— — Eine bayerische Posterinnerungsstiftung **12.** 231.
— — Rücktritt oder nicht?, von Dr. Reindl, Ministerialrat (Rücktritt der bayerischen Verkehrsbeamten vom Reichsdienst) **12.** 266, **23.** 387.
— — Die Stellungnahme der bayerischen Beamten zum Verkehrsstreik in den Märztagen **27.** 105
— — Staatliche Wohnungsfürsorge in Bayern **87.** 151. 285, **18.** 260.
— Württemberg. Neue Amtsbezeichnungen in Württemberg **12.** 169.
— — Die Arbeiterpensionskasse der württembergischen Verkehrsanstalten **88.** 411.
— — Arbeiterräte in Württemberg politische Körperschaften im Sinne des § 197 des Strafgesetzbuchs, ordnungsmäßiges Zustandekommen eines Arbeiterrats (Entsch. des LG. Ellwangen vom 26. November 1919) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 7.
— — Beirat der württembergischen Verkehrsbeamten **88.** 310.
— — Von der Eigenart der Entwicklung der Staatsgewalt in Württemberg auf Grund der Verfassung vom 25. September 1819, von Dr. Bühler, Privatdozent (württembergisches Beamtenrecht) **6.** Bd. 39 S. 362.
— — Einstufung der württembergischen Verkehrsbeamten in die Reichsbesoldungsordnung **78.** 63.
— — Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit **87.** 192.
— — Regelung der Gehaltszulagen in Württemberg **12.** 169.
— — Zweck und Nutzen der Sterbekasse von Angehörigen der Verkehrsanstalten **78.** 49.
England. Das neue Budget (Post, Telegraphie und Fernsprechwesen) **77.** 272. 285.
— Einführung der 24-Stunden-Zeit beabsichtigt **27.** 148.
Finnland. Finanzlage 1920 (Post- und Telegraphenverkehr) **77.** 256.
Frankreich. Erhöhung der Post- und Telegraphengebühren **27.** 117, **71.** 66, **43.** 83.
— Die neuen französischen Maße **70.** 286.
Italien. Bürgschaftsverein der Vorsteher der italienischen Post- und Telegraphenämter **71.** 52, **27.** 118.
— Streik des italienischen Post- und Telegraphenpersonals **23.** 326.
Österreich. Erhöhung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren **27.** 140.
— Die neuen Gehaltsklassen in Österreich **27.** 86. 102.
— Gesetz über den achtstündigen Arbeitstag **74.** 212, **7.** 296.
— Gesetz vom 13. April 1920 über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung von Eisenbahntarifen, Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren und Preisen der Monopolgegenstände sowie von Bezügen der in staatlichen Betrieben Beschäftigten **85.** 211, **27.** 187.
— Verkehrskonferenz (Regelung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs) **88.** 425.
Polen. Erhöhung der Post- und Telegrammgebühren **27.** 169.
Schweiz. Aus dem Bereiche der schweizerischen Verkehrsverwaltungen **27.** 145.
— Bundesgesetz vom 6. März 1920, betr. die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten **7.** 476.
— Urabstimmung der schweizerischen Postbeamten über den Streik **23.** 298.
Ungarn. Einführung der Sommerzeit auf den Eisenbahnen **88.** 330.

II. Postwesen.

Allgemeines. Wissenschaftliche Betriebsleitung in der Briefabfertigung, von Wolf, Ober-Postsekretär **57.** 95.
— Briefeschießen, zur Geschichte des ..., von Horstmann, Posteleve **8.** 112.
— Briefumschlag, hundert Jahre ... **27.** 110.
— Internationales Büro des Weltpostvereins, aus dem Geschäftsbericht des ... **27.** 167.
— Amerikanische Eisenbahnwagen aus Eisenbeton **88.** 281, **18.** Beil. (Mitteilungen über Zement usw.) 68. 75.
— Die geplante Fährverbindung zwischen England und Schweden, von Wernecke, Geh. Regierungsrat **76.** 138.
— Geldentwertung, Ursachen und Wirkungen der ..., von Dr. Auhagen, Professor an der Landwirtschaftlichen Hochschule in Berlin **61.** Heft 1 S. 81.
— Geldproblem, die soziale Seite des ... **11.** 171.
— Die schnellsten Handelsschiffe der Welt **58.** Jahrg. 31 Beil. 110.
— Der Kanaltunnel Calais–Dover **8.** 121, **88.** 356.
— Kraftwagenverkehr und Kraftwagenindustrie **58.** Jahrg. 31 Beil. 117.
— Luftschiffe mit Heliumfüllung **27.** 148.
— Luftverkehr Genf–Paris **88.** 495.
— Nordische Luftversicherung **86.** 132.
— Die Möglichkeiten eines europäischen Luftverkehrs, von Dr. Breuer **75.** 107.
— Motorläufer **58.** Jahrg. 31 Beil. 121
— Der Lateinische Münzbund (Union Latine) **11.** 343.
— Notgeld, von Dr. Friedensburg **24.** Bd. 58 S. 268.

Allgemeines. Der internationale Postscheck **27.** 118.
— Das Postwesen auf der Insel Malta in den Jahren 1914/15 bis 1917/18 **71.** 53.
— Rohrpostfernanlagen, Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Betriebsarten von ..., von Schulz, Ingenieur und Maschinenmeister **68.** Jahrg. 9 S. 7.
— Rundflug um den Atlantischen Ozean **70.** 255, **46.** 1923.
— Transatlantischer Schnellverkehr, ein verkürzter ..., von Dr. Hennig, Professor an der Verkehrshochschule Düsseldorf **58.** Jahrg. 31 S. 305.
— Valuta und Postgebühren **16.** Jahrg. 16 S. 5.
— Allerlei über Wagen, Zugkraft und Straßen, von Jesse, Postrat **8.** 97.
— Weltpostkongreß von Madrid **71.** 49, **27.** 116, **23.** 296.
— Weltpostverkehr, die Wiederherstellung des ... **76.** Bd. 15 Beil. (Chronik und Archivalien) 380.
— Weltschiffbau am 31. März 1920 **38.** 404, **75.** 177.
— Die jüngste Weltschiffbau-Statistik und ihre Lehren, von Dr. Hennig, Professor an der Verkehrshochschule Düsseldorf **36.** II. Vierteljahr 185.

Deutschland. Gelber Anstrich der Postwagen **27.** 109.
— Ausdehnung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs **27.** 147.
— Aushändigung der für Geschäftsunfähige oder in der Geschäftsfähigkeit beschränkte Personen bestimmten Postsendungen **27.** 187.
— Automobilhaftpflicht, die Entlastung von der ... **86.** 185.
— Bahnpostwagen als Schutzwagen **23.** 238. 296.
— »Barlos« für »Bargeldlos« **80.** 125.
— Belohnungen für Ermittlung von Postdieben **23.** 296.
— Die Beschränkungen des deutschen Postverkehrs in der Zeit von 1914 bis einschließlich 1918, von Jahn, Rechnungsrat **8.** 161.
— Betriebsvereinfachungen zur Herabminderung der Ausgaben (Freimachungszwang für Pakete und Wertbriefe, Verschmelzung des Portos und Bestellgeldes usw.) **27.** 117.
— Briefgeheimnis, Verletzung des ..., Klage auf Schadensersatz (eine mit ihrem Mann in Ehescheidung liegende Frau hatte sich einen an diesen gerichteten Brief verschafft, geöffnet und photographieren lassen, Entsch. des OL. Hamburg vom 9. April 1918) **20.** 471.
— Briefgeheimnis, Wahrung des ... gegenüber Steuerbehörden **23.** 296, **27.** 167.
— Briefmarken-Wettbewerb, das Ergebnis des neuen ..., von Stahlbusch, Postdirektor **27.** 163.
— Einheitliche Briefumschläge und Postkarten, von Wolf, Ober-Postsekretär **57.** 123.
— Das Bündnis der Hamburg-Amerika-Linie mit den nordamerikanischen Reedereien und seine Bedeutung, von Prof. Dr. Hennig **21.** 56.
— Einschreibbrief, Haftung des Annahmebeamten für den Verlust eines ..., der, zugleich Eilbrief, nur als gewöhnlicher Eilbrief behandelt worden ist (Entsch. des RG. vom 10. Oktober 1919) **27.** 128.
— Einschreibbriefe, Vorschlag zur vereinfachten Behandlung der ... **16.** Jahrg. 16 S. 12.
— Erhöhung der Postgebühren im Verkehr mit dem Ausland **27.** 139, **37.** Jahrg. 27 S. 462
— Ersatzbetrag für gewöhnliche Pakete, Erhöhung des ... **27.** 114, **23.** 325.
— Feldpostpakete, Entwendung von ..., Bewußtsein der Beamteneigenschaft, § 354 des Strafgesetzbuchs (Entsch. des RG. vom 22. Oktober 1918) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 6.
— Die Förderanlage beim Postamt 4 (Hauptbahnhof) in Chemnitz, von Sturm, Geh. Postrat **8.** 176.
— Gebühren für Briefsendungen, Herstellung von Normalbriefumschlägen durch die Postverwaltung, die nicht mit Freimarken beklebt und nicht abgestempelt zu werden brauchen, von Handelskammern beantragt **37.** Jahrg. 27 S. 403. 439. 459.
— Gebührenfreiheit im Postverkehr, Aufhebung der ... **39.** 590.
— Geldüberweisungen aus dem Ausland durch die Postanstalten (Auszahlungskurs), Eingaben von Handelskammern **37.** Jahrg. 27 S. 439.
— Gepäckversicherungskosten, Erstattung der ... bei Dienstreisen **27.** 169, **1a.** 304.
— Kassenausfälle, Entschädigungen auf ..., Neuregelung **23.** 294.
— Kleinbahnen, das Reich und die ..., von Fritsch, Wirkl. Geh. Rat **85.** 65.
— Kraftfahrzeug-Gesetz, durch § 15 des ... wird dem Berechtigten keine Pflicht zur Ermittlung des Ersatzpflichtigen auferlegt (Entsch. des RG. vom 6. Oktober 1919) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 5.
— Das neue Kraftwagen- und Verkehrsnetz der Reichspost **27.** 105. 140. 155. 169, **23.** 238.
— Luftverkehr **27.** 140, **88.** 467.
— Mangel an Kleingeld, allgemeine Regelung zur Abhilfe des ... (Vf. des Reichsschatzministers vom 15. März 1920) **1a.** 157, **39.** 357, **33.** 67, **37.** Jahrg. 27 S. 349.
— Mißstände im Postverkehr, Eingaben von Handelskammern **37.** Jahrg. 27 S. 239.
— Nachnahmegeschäfte, zur Frage der Haftung der Post bei ordnungswidriger Erledigung von ... **16.** Jahrg. 15 S. 229.
— Nachnahmen, Erhöhung des Höchstbetrags für Postnachnahmen, Eingaben von Handelskammern **37.** Jahrg. 27 S. 325. 347. 437.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Rahmenantennen, Theorie der ... **32.** 439.
— Drahtlose Richtungstelegraphie, von Kapitän Round **68.** Jahrg. 9 S. 34.
— Schaltungsanordnungen von Verstärkerröhren in Kaskade und insbesondere zur Vermeidung des Selbsttönens **40.** Bd. 15 S. 256.
— Drahtloser Schreibempfang über 12000 km **40.** Bd. 15 S. 264.
— Schwingungserzeugung mit Vakuumröhren **40.** Bd. 15 S. 428.
— Schwingungserzeugung mit Funkstrecken **40.** Bd. 15 S. 244.
— Schwingungserzeugung mit Lichtbogengeneratoren **40.** Bd. 15 S. 434.
— Statistik der Funktelegraphie im Jahre 1918 **27.** 102.
— Strahlungsformeln für Luftdraht- und Rahmenantennen **40.** Bd. 15 S. 241.
— Sturmwarnungen, Verbreitung von ... durch Lotsenfahrzeuge mit funktelegraphischen Stationen **38.** 469.
— Interessante Tastschaltungen, von Dornig **32.** 367.
— Ist die drahtlose Telegraphie als Verkehrsmittel für Überlandzentralen geeignet? **68.** Jahrg. 9. S. 16.
— Drahtlose Telegraphie und geographische Länge **40.** Bd. 15 S. 263.
— Drahtlose Telegraphie unter Wasser **68.** Jahrg. 9 S. 35.
— Drahtlose Telephonie England—Niederlande **76.** 151.
— Transatlantische drahtlose Telephonie **68.** Jahrg. 8 S. 217, **40.** Bd. 15 S. 263, **4.** 177.
— Über die Theorie der Stoßionisation, von Pedersen **40.** Bd. 15 S. 289.
— Ein Überlagerungs-Wellenmesser **68.** Jahrg. 8 S. 217.
— Umschalter **40.** Bd. 15 S. 427.
— Unterdrückung atmosphärischer Störungen bei drahtlosem Empfang **32.** 399.
— Untersuchungen über die Beseitigung der Oberschwingungen bei Maschinensendern, von Meißner und Wagner **40.** Bd. 15 S. 200. 392.
— Unterwasserschall-Signalwesen, Entwicklung und heutiger Stand des ..., von Dr. Lichte **89.** 249.
— Unterwasser-Stromlinien- und Erdstromtelegraphie **40.** Bd. 15 S. 252. 435.
— Quantitative Versuche mit Rahmenantennen in der Radiotelegraphie **40.** Bd. 15 S. 240.
— Versuche über drahtlose Anpeilung von Flugzeugen, von Baldus und Buchwald **40.** Bd. 15 S. 214.
— Neue Versuche über funktelegraphische Richtsender, von Kiebitz **40.** Bd. 15 S. 299.
— Über die mittelfrequenten Vorgänge in Tonfunksendern, von Martens und Zickner **40.** Bd. 15 S. 266.
— Vorrichtungen zur Änderung oder Konstanthaltung der Wellenlänge, der Kopplung usw. **40.** Bd. 15 S. 346. 423.

Deutschland. »Drahtlose« als Sammelbegriff für drahtlose Telegraphie und Telephonie **58.** Jahrg. 31 S. 191.
— Freigabe der Aufstellung und Benutzung funktelegraphischer Empfangsanlagen **38.** 323. 388.
— Funktelegraphie im öffentlichen Verkehr **40.** Bd. 15 S. 264.
— »Funkwetter« (Liste und Schlüssel der Wetterfunksprüche und funktelegraphischen Zeitsignale) **2.** 234.
— Das Reichsfunknetz **40.** Bd. 15 S. 352.
— Funktelegraphische Richtungsstationen **38.** 274.
— Drahtlose Telegraphie im Eisenbahnwesen **32.** 473.
— Drahtlose Telephonie Eberswalde—Konstanz **40.** Bd. 15 S. 264.
— Drahtlose Telephonieversuche mit dem Luftschiff »Bodensee« **58.** Jahrg. 31 Beil. 110.
— Verwendung der deutschen Funktelegraphie für das Pressewesen **76.** 150, **27.** 160, **23.** 326

England. Die englischen Bestimmungen über drahtlose Telegraphie in der Schiffahrt **38.** 317.
— Luftschiffahrt und drahtlose Telegraphie **32.** 495.
— Britisches Reichsfunknetz **68.** Jahrg. 8 S. 217, **32.** 399, **40.** Bd. 15 S. 439.
— Drahtlose Sturmwarnungen **32.** 495.

Schweden. Funkstation an der schwedischen Westküste **32.** 262.

Amerika. Venezuela. Funkstation in Caracas **75.** 126.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Eine neue drahtlose Großstation an der Westküste Nordamerikas **75.** 126.
— — Gründung der »Organization of Radio Corporation of America« **68.** Jahrg. 9 S. 33, **32.** 497.
— — Die drahtlose Telegraphie in den Vereinigten Staaten von Amerika **32.** 416. 495

Asien. Neue Ostasien-Funkpläne der Marconi-Gesellschaft **76.** 151.
— Japan. Gesetz über die drahtlose Telegraphie **43.** 42. 57.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 10 Berlin, Oktober 1920

Die ältesten westfälischen Briefe aus dem 9. bis 15. Jahrhundert.

Von Rechnungsrat Eugen Müller in Münster (Westf.).

Alles Wissenswerte über die allgemeine Entwicklung des Schrifttums, über die Uranfänge des Briefschreibens und über die Geschichte des Briefes findet sich mit wissenschaftlicher Gründlichkeit zu einem erschöpfenden Gesamtbild vereinigt in dem Prachtwerk »Das Buch von der Weltpost«[1]).

Das Mittelalter, in dem man hinsichtlich des Schreibstoffs etwas beschränkt war, zeigt nur eine mäßige Entwicklung des Briefschreibens in der verkehrsmäßigen Bedeutung des Wortes. Das Pergament, auf das man hauptsächlich angewiesen war, hatte einen zu hohen Preis, als daß es die Abfassung und Versendung von brieflichen Mitteilungen weiteren Kreisen gestattet hätte. Überdies war noch im 12. und 13. Jahrhundert die Kenntnis des Lesens und Schreibens sehr selten anzutreffen, weshalb man sich sowohl beim Schreiben als auch beim Lesen der wohl nicht immer ganz zuverlässigen Hilfe besonderer Schreiber und Vorleser bedienen mußte. Alle diese Umstände waren der Entwicklung des Briefes wenig hold. Einen neuen bis dahin ungeahnten Aufschwung nahm die Entwicklung erst mit der Einführung des Lumpenpapiers im 14. Jahrhundert. Der neue Schreibstoff erwies sich fügsam in jeder Beziehung. Er ließ sich leicht beschreiben, in jede Größe und Form bringen, leicht falten und verschließen, wobei gleichwohl, neben der Billigkeit des Papiers, seine ausgiebigste Ausnutzung tunlich war.

Wie L. Schmitz (jetzt Universitätsprofessor Dr. L. Schmitz-Kallenberg in Münster, der den Verfasser auf die Veröffentlichung hinwies) im Jahre 1903 in dem Aufsatz »Zwei Originalbriefe von c. 1188«[2]) mitteilte, haben sich nur wenige Urschriften geschlossener Briefe aus dem früheren Mittelalter erhalten. Aus dem 12. Jahrhundert waren bis 1903 nur zwei Stück bekanntgeworden, die der Zeit

---

[1]) Das Buch von der Weltpost. Von O. Veredarius. Berlin 1885, S. 1 bis 23.

[2]) Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung. 24. Band. Innsbruck 1903, S. 345 bis 352.

Friedrichs I. angehören[3]). »Infolgedessen war denn auch die Kenntnis über die äußere Form der Briefe, zumal über die Art ihres Verschlusses bis zum 13. Jahrhundert, wo ihre Zahl allmählich zunimmt, im ganzen noch sehr gering. Ob sie überhaupt jemals allseitig werden wird, ist wohl kaum anzunehmen, da schwerlich noch größere Funde in dieser Hinsicht zu erwarten sind[4]). Denn die Briefe hatten ja meist, wenn der Empfänger von ihnen Kenntnis genommen hatte, ihre Bedeutung verloren; sie aufzubewahren lag — in der Regel wenigstens — kein Anlaß vor. Hierzu kam auch noch die äußere Form: waren es doch durchweg, wie aus dem wenigen Erhaltenen geschlossen werden kann und wie es auch in der Natur der Sache liegt, weil es sich nicht um Urkunden handelte, die einen Rechtsanspruch begründeten, sondern um kurze einfache Mitteilungen, kleine Pergamentstücke, ein paar Zentimeter hoch und breit, die deshalb auch nicht des Aufhebens wert erschienen und auch aus Unachtsamkeit leicht verlorengehen konnten«.

Neuerdings hat der Direktor des Staatsarchivs für die Provinz Westfalen, Geheimer Archivrat Professor Dr. Philippi, den Verfasser darauf aufmerksam gemacht, daß sich im münsterischen Staatsarchiv die beiden ältesten westfälischen Originalbriefe aus dem 9. Jahrhundert befinden, die, wenn auch nicht als Privatbriefe, so doch als Urkunden in Briefform zu betrachten sind. Nach Besichtigung der Briefe kann der Ansicht des Archivdirektors nur beigetreten werden. Über den Befund mögen die folgenden kurzen Angaben genügen.

1. Originalbrief im Staatsarchiv Münster[5]). Länglicher, gefalteter, rechteckiger Brief auf Pergament. Aufschrift — mit Unterbrechungen in der Schrift für den Verschlußstreifen — auf der Rückseite. Pergamentstreifen, Siegel, Orts- und Zeitangabe fehlen. Geschrieben 830 – 833. Inhalt:

> »Ludwig der Fromme befiehlt seinem Missus, dem Bischof Baderadus, durch ein an diesen gerichtetes Mandat, daß er ein dem Kloster Corvey erteiltes, aber von einigen Grafen bisher nicht in allen Punkten befolgtes Praecept diesen verlesen lasse und ihnen einschärfe, dasselbe nicht ferner zu verletzen«.

2. Originalbrief (oder Abschrift) im Staatsarchiv Münster[6]). (Nottuln, Urk. 1). — Gelblichbraunes Pergament mit Einschnitten für den Verschlußstreifen. Dieser sowie Siegel, Orts- und Zeitangabe fehlen. Bis an den Rand des Pergaments in Buchschrift beschrieben. Aufschrift auf der sonst freien Rückseite unleserlich. Geschrieben 851—855. Inhalt:

> »Mönch Bernhard erinnert den König (Lothar II.?) an die seinem Vater, dem Kaiser (Lothar I.?) in Gegenwart der Kaiserin (Irmingard?) gegebenen Geschenke, läßt ihm, da der Kaiser den gegebenen Verpflichtungen nicht nachkommen könne, die Schuld nach«.

Es erscheint zweifelhaft, ob die aus dem 9. Jahrhundert stammende Urkunde ein Originalbrief oder eine Abschrift eines solchen ist. Der zu Rom verstorbene zuverlässige Gelehrte, Privatdozent Dr. Wilhelm Diekamp, nimmt das letztere an, sowie daß das Pergament vom Einband einer (Werdener) Handschrift abgelöst sei.

Den drittältesten Originalbrief, der als ein westfälischer anzusprechen ist, veröffentlichte L. Schmitz in dem erwähnten Aufsatz[7]).

---

[3]) Handbuch der Urkundenlehre. Von Harry Breßlau. Leipzig 1889, I. Bd., S. 955, Anm. 4. Dort heißt es: »Originale geschlossener Briefe haben wir nicht vor dem 12. Jahrhundert«.

[4]) Die ältesten geschlossenen Originalbriefe des Reichspostmuseums stammen aus dem 15. Jahrhundert (1430 – 1482). — Vgl. Katalog des Reichspostmuseums. Berlin 1897, S. 53 ff.

[5]) Kaiserurkunden in Abbildungen (Text). Berlin 1891, S. 4. Lieferung I, Tafel 7 a.

[6]) Westfälisches Urkundenbuch (Ergänzungsband). Von Wilhelm Diekamp. Münster 1885, S. 33, Nr 242.

[7]) Der zweite von L. Schmitz veröffentlichte Brief ist ein Schreiben des Propstes des Stiftes St Severin in Köln an den Papst, mithin kein westfälischer Brief.



3. Originalbrief im Fürstlich Salm-Horstmarschen Archiv in Coesfeld (Repert, Asbeck Tit. III, Fach 2, Paket 5, Nr. 31)[8]). Pergamentbrief in lateinischer Sprache. 14 cm lang und 6,4 cm breit. Aufschrift auf der Rückseite: »Domino Monasteriensi episcopo«. Geschrieben in der Zeit von Mitte August 1187 bis Anfang Februar 1188. Inhalt:

> »Der Mainzer Erzbischof Konrad schreibt an den Bischof Hermann (Grafen von Katzenelnbogen) von Münster (1174–1203) hauptsächlich von der Fehde des Bischofs (Balduin) von Utrecht mit Geldern« [9]).

Über die Form und den Verschluß des Briefes macht L. Schmitz folgende bemerkenswerte Angaben:

»Zweifellos ist das Schreiben ein Original. Es beweisen dies die auf der Rückseite befindliche Aufschrift, die noch genau erkennbare Faltung und endlich die Einschnitte in dem Pergament, durch die der Pergamentstreifen für den Verschluß und die Besiegelung gezogen war. In welcher Weise der Brief gefaltet war, ist auch noch deutlich sichtbar: zunächst einmal in der Länge, und zwar genau in der Mitte der Höhe, sodann zweimal in der Höhe, so daß also drei ziemlich gleiche Teile entstanden; von diesen ist darauf der linke in den rechten geschoben. Dann sind in der Mitte, oben und unten etwa 0,5 cm vom Rande die Einschnitte gemacht und durch diese der Pergamentstreifen durchgezogen, auf dessen Enden schließlich das Siegel aufgedrückt wurde. So war der Brief völlig verschlossen; sein Inhalt war nur lesbar, indem entweder das Siegel zerstört und der Pergamentstreifen herausgezogen wurde oder unter Schonung des Siegels der Pergamentstreifen gleich neben dem Siegel beiderseits durchgeschnitten und dann herausgezogen wurde. Da sich weder von dem Siegel noch von dem Pergamentstreifen eine Spur erhalten hat, scheint man die erste Öffnungsweise beliebt zu haben«.

Auf den folgenden viertältesten westfälischen Originalbrief machte ebenfalls Archivdirektor Philippi den Verfasser aufmerksam.

4. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Fürstabtei Herford). Äußerst seltener, klein gefalteter (5,5 cm langer und 4,2 cm breiter) und durch schmalen Pergamentstreifen fest verschlossener Pergamentbrief, der als »littera clausa« verschickt wurde. Siegel abgelöst. Auf der Rückseite steht die Aufschrift: »Magistro Sygenando in Hervordia commoranti«. Ohne Zeitangabe (um 1270). Nähere Beschreibung des Briefes im Westfälischen Urkundenbuch[10]). Inhalt:

> »Corvey schreibt an Magister Sigenand in Herford über die Rechte des Kämmerers beim Tode des Abtes über die camerlengi«.

Bei der Ermittlung der folgenden, unter Nr. 5 bis 14 aufgeführten alten westfälischen Briefe aus dem 14. und 15. Jahrhundert war Geheimer Archivrat Dr. Krumbholtz dem Verfasser behilflich.

5. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Benninghausen, Urkunden Nr. 84) um 1300. Geschlossener Pergamentbrief von 20 cm Länge und 7 cm Breite. Durch einen 14 cm langen und 3 mm breiten Pergamentstreifen verschlossen. Siegel abgesprungen. In geschlossenem Zustand 6,7 cm lang und 4 cm breit. Aufschrift auf der Rückseite: »Domine abatisse detur«. Inhalt:

> »Der Vizepfarrer Johannes zu Unna schreibt der Äbtissin zu Benninghausen, daß der Graf von der Mark seinem Officiat (Amt-

---

[8]) Abbildung in den Mitteilungen für Österreichische Geschichtsforschung a. a. O., S. 352.

[9]) Gemeint ist die Fehde, die 1187 begann und am 27. März 1188 auf dem Mainzer Tage beigelegt wurde.

[10]) Westfälisches Urkundenbuch. Von Dr. Roger Wilmans, Staatsarchivar und Geheimer Archivrat. Münster 1877–1894, IV. 1233, S. 601.

mann) Franco Fryse in Büren verboten habe, die Güter des Klosters in Benninghausen zu belästigen; beklagt, daß der Beichtvater Theoderich von Benninghausen gestorben sei, und zeigt an, daß er einen neuen Caplan erhalten habe«.

Unterschrift ohne Datum: »ex parte Johannis viceplebani ecclesiae in Unna«.

6. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Grafschaft Ravensberg, Urkunden Nr. 42) aus der Regierungszeit des Erzbischofs Johannes von Bremen (1308—1327). Geschlossener Pergamentbrief von 21 cm Länge und 4 cm Breite. Doppelt gefaltet mit 4 Schnittöffnungen. In geschlossenem Zustand 6,5 cm lang und 4 cm breit. Verschlußstreifen fehlt. Das aufgedruckt gewesene briefschließende Siegel ist nicht erhalten. Aufschrift auf der Rückseite. Inhalt:

»Nicolaus, des verstorbenen Grafen Jacobus von Halland Sohn, zeigt dem Erzbischof Johannes von Bremen den Tod der Königin Eufemia von Norwegen an und bittet ihn, in Erwägung ihrer alten Freundschaft seine Sache am römischen Hofe zu einem erfolgreichen Ende zu führen; was der Graf von Ravensberg an Kosten verursacht (constiterit), würden er und alle übrigen Freunde reichlich ersetzen«.

7. Originalbrief auf Papier im Stadtarchiv Minden. Original Nr. 72. (Staatsarchiv Münster, Stadt Minden, Urkunden Nr. 84). Ohne Jahresangabe (um 1350), aufgedrucktes Siegel fast ganz abgelöst. Inhalt:

»Alfrid von Holte, Ritter, bittet den Rat von Minden, die den Brief überbringenden Knechte um seines und der Ritterschaft willen zu beschenken (»begaven«)«.

8. Originalbrief im Staatsarchiv Münster[11]). (Fürstentum Münster, Urkunden Nr. 771 a). Geschlossener Pergamentbrief vom 12. November 1367 in lateinischer Sprache, 28 cm lang und 16 cm breit (geschlossen 10,5 cm lang und 8,5 cm breit). Verschlußstreifen und Siegel fehlen. Aufschrift auf der Rückseite. Inhalt:

»Der Subprior Ayso und der Konvent des Predigerklosters zu Norden schreiben an den Johann von Overstede, Lektor zu Minden und Vikar des Provinzials von Friesland, in betreff der von ihnen am 11. Oktober 1367 vorgenommenen Neuwahl eines Priors für ihr Kloster. Sie haben fast einstimmig den Menardus von Alandze gewählt und bitten um dessen Bestätigung«.

9. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Stadt Minden, Urkunden Nr. 226 — Original Nr. 29) um 1400. Papier. Aufgedrucktes Siegel abgelöst. Inhalt:

»Mathilde, Gräfin von Schaumburg, beklagt sich beim Rat von Minden über die Wegnahme eines Pferdes auf der Mindener Straße«.

10. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Stadt Minden, Urkunden Nr. 227 — Original Nr. 30) um 1400. Papier. Ohne Zeitangabe. Inhalt:

»Der Rat von Bremen bittet den Rat von Minden, dem Überbringer des Briefes, Joh. Petri, der der Bevollmächtigte von vier vom Dechanten Ludolf von St. Martin geladenen Bremer Bürgern ist, einige Ratsleute mitzugeben, ‚dat unse borgere nicht verunrechtet werden'«.

11. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Stadt Minden, Urkunden Nr. 247 — Original Nr. 50), 14. Jahrhundert. Papier. Siegelrest. Inhalt:

»Dietrich und Rolf von der Horst schreiben dem Rat von Minden, daß sie bereit sind, einen Boten zu senden«.

---

[11]) Abgedruckt in der Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen (Jahrgang 1854). Hannover 1856, S. 392/3.



12. Originalbrief im Stadtarchiv Minden. Original Nr. 281 (Staatsarchiv Münster, Stadt Minden, Urkunden Nr. 366) vom 21. Juni 1432. Papier. Siegel abgelöst. Inhalt:

»Graf Otto von Tecklenburg schreibt an Junker Albert von Hoya, daß er wegen seines Knechtes Johann von Schinna sich mit denen von Minden wohl friedlich einigen wolle und bereit sein würde, an genannten Tagen nach Herford glaubhafte Leute zu schicken.

1432 up den dagh Albani«.

13. Originalbrief im Stadtarchiv Minden. Original Nr. 283 (Staatsarchiv Münster, Stadt Minden, Urkunden Nr. 369) vom 29. Juli 1432. Papier. Siegel abgelöst. Inhalt:

»Herzog Adolf von Jülich-Berg-Ravensberg teilt dem Bürgermeister und Rat von Minden mit, daß der Graf von Tecklenburg demnächst zu ihm kommen werde, er werde dann mit diesem über dessen Angelegenheit mit der Stadt reden.

Bielefeld, dinxtag na S. Jacobs dagh«.

14. Originalbrief im Staatsarchiv Münster. (Stadt Minden, Urkunden Nr. 570 — Original Nr. 125), 15. Jahrhundert. Papier. Inhalt:

»Cord von Molenbeke antwortet auf den Brief der Stadt Minden an den Herrn zur Lippe wegen des Juden Josef: sie möge sich gedulden, bis der Herr wiederkommt«.

. . . .

Die vorstehend aufgeführten Schreiben stellen die ältesten bisher bekanntgewordenen Urschriften geschlossener Briefe aus der Provinz Westfalen dar. Von Wichtigkeit wäre die Feststellung, ob auch in anderen Provinzen oder Landesteilen Deutschlands Originalbriefe vorhanden sind, die aus der Zeit vor dem 15. Jahrhundert stammen. Jedenfalls gehören die hier bezeichneten westfälischen Briefe zu den allergrößten Seltenheiten und zu den ältesten bekannten deutschen Briefen.

Ein Fürstbischöflicher Postfuhrvertrag aus dem Jahre 1679.

Von Rechnungsrat Eugen Müller in Münster (Westf.).

Ferdinand von Fürstenberg, der von 1660 bis 1683 Fürstbischof von Paderborn war und während seiner 23jährigen Regierungszeit Großes für das Wohl des Landes leistete, wandte insbesondere auch der Verbesserung des Verkehrswesens seine eifrige Fürsorge zu. Nachdem er im Jahre 1678 auch Fürstbischof von Münster geworden war, richtete er schon am 26. Januar 1679 eine fahrende Post zwischen seiner Residenz in Neuhaus[1]) bei Paderborn und der Hauptstadt des Fürstentums Münster ein. Die Personenpost war zwar schon 14 Jahre früher (1665) von seinem münsterischen Vorgänger, dem kriegerischen Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen, als erste fürstbischöfliche Fahrpost von Münster (über Warendorf, Klaholt, Hersebrock, Nienkerken, Rheda, Neuhauß) nach Paderborn ins Leben gerufen worden, hatte aber damals wegen vieler Mängel des Unternehmens nur vorübergehenden Bestand gehabt[2]).

---

[1]) Eine Ansicht der fürstbischöflichen Residenz Neuhaus, die der berühmteste westfälische Baumeister Johann Conrad Schlaun 1719 im Auftrag des Kurfürsten von Cöln Clemens August, Herzogs von Bayern, zeichnete, befindet sich im Besitz des Altertumsvereins in Paderborn. Eine Abbildung davon sowie eine größere Ansicht des prächtigen Schloßbaues enthält die Kunstgeschichte »Johann Conrad Schlaun« von Dr. Hartmann (Münster 1910, Abb. 14 u. 108).

[2]) Archiv 1914, S. 512 ff.

Universitätsprofessor Dr. L. Schmitz-Kallenberg, der die Urschriften des Postfuhrvertrags vom 2. Januar 1679 sowie des dazu gehörigen Nachtragsabkommens vom 21. Januar 1681 kürzlich im Gräflich von Galenschen Archiv[1]) aufgefunden hat, hatte die Freundlichkeit, beide Urkunden dem Verfasser zur Veröffentlichung im Archiv für Post und Telegraphie zur Verfügung zu stellen.

Der Postfuhrvertrag lautet:

»Demnach Ihre Hochfürstliche Gnaden zu Paderborn und Münster p. Unser gnedigster Fürst und Herr, nötig erachtet, einen beständigen Postwagen, zwischen dero Residentz Neuhaus undt Münster wochentlich hin undt wieder gehen zu lassen; So ist mit dero Underthan auß Beckum Paul Matthias Glogau, der folgende accord getroffen auff zwey Jahr lang, mit Donnerßtag den 26. dießes monats Januarij zubeginnen, und alßdan das erstemahl mit dem Wagen hieselbst zu Neuhaus abzufahren.

1. Sollen die Wagen an Form undt Größe, eben also, wie die Holländische Wagen, so zu Arnheimb ordinario gebrauchet werden, da vier Persohnen inwendig, undt zweye forne sitzen können, eingerichtet werden.
2. Mit drey oder vier Pferden woll bespannen sein.
3. Soll der Wage wochentlich abgehen zu Neuhaus, Donnerßtags, auff Neun Uhr vormittag, futteren etwa eine Stundt zu Nienkercken oder Rhede, undt benachten zu Claholtz oder Herßebrock, alwho folgenden Freytag so frühe auff zu sein, daß den Mittag in Wahrendorff futteren, undt bey guter tageszeit, so woll Winters alß Sommers, in Münster anlangen könne.
4. Zu Münster soll derselbe Wage, wochentlich, wieder abgehen, ahm Montag zu acht Uhr vormittag, undt benachten wieder zu Claholt oder Herßebrock, umb Dienßtags nachmittag, so balt alß möglich, zu Neuhaus zu sein.
5. Die gantze Fracht (Personengeld) einer Jeden Person, von Neuhauß biß Münster, soll sein, wan sich sechs Persohnen beysahmen finden, für die zwey beste platze, so im Wagen, fur sich sehen, Jeder anderthalben Rthlr, fur die zwey Rückwarts fahrende, Jeder Ein Rthlr undt zwölff groschen, fur die zwey forne im Wagen sitzende, Jeder Ein Rthlr Sechs groschen.
6. Wan sich begibt, daß minder als Sechs Persohnen sein, solle der Wage nichts desto minder fahren, undt praecise seine gewöhnliche Zeit halten. Undt soll zahlen von Neuhaus biß Münster

   Eine eintzele person Zwey Rthlr:

   Zwey Persohnen, Jeder Ein Rthlr: Vier undt Zwantzig groschen.

   Drey Persohnen Ein Jeder Anderthalben Rthlr:

   Vier Persohnen sollen nicht anders zahlen, alß wan Sechße da weren, Nemblich die Zwey für sich fahrende, Jeder anderthalben Rthlr, undt die Rückwärts fahrende, Jeder Ein Rthlr Zwölff groschen sollen aber schuldig sein, sich alle vier binnen in den Wagen zu setzen, undt den platz vorn im Wagen ledig zu lassen, damit der Fuhrmann daselbst, zu erfüllung seiner fracht, etwa furfallende Wahren, desto besser laden könne.
7. Die Packereyen so passagiers bey sich haben, betreffendt, soll ein Felleisen, so jede person unter dem arm trägt, undt ungefehr Dreißig Pfundt schwer ist, frey sein.

   Kuffer, Fäßlein undt andere Packen aber sollen gewogen, undt das hundert pfundt mit Einem Rthlr bezahlt werden.
8. Wer nicht gantz überfähret, sondern unterwegs bleibt, der zahlet so woll von gewogener Wahre, alß seiner Person, nach obbeschriebenem Unter-

[1]) Niesertsche Handschrift Nr. 589.

scheidt der platze, undt auch nach Unterscheidt der anzahl leuten, Nemblich:

Von Neuhaus biß Nienkercken oder Rhede den vierten theill der Fracht.
Von Neuhauß biß Claholt oder Herßebrock die helffte.
Von Neuhauß biß Wahrendorff, Drey viertell.
Deßgleichen von Münster biß Wahrendorff Ein viertell.
Von Münster biß Claholt oder Herßebrock, die helffte.
Von Münster biß Nienkercken oder Rhede, Drey viertell der Fracht.

9. Alle undt jede Fracht soll dem Fuhrman bezahlet werden zu Neuhaus oder Münster, da der Wage abfahret, ehe er fortfahret.

10. Wan gar kein eintziger passagier, noch Fracht furhanden were; So soll der Wage gleichwoll, jeden orts, zu gewönlicher stunde, fortlauffen, damit allezeit eine beständige Ordtnung pleibe.

Damit nun die vorbeschriebene articulen zu Jedermänniglichens Wißenschafft gelangen mögen; So sollen selbige alsobalt in Truck außgegeben undt publicirt werden, undt wollen Jhro Hochfürstliche Gnaden nicht allein die Unkosten selbigen trucks bezahlen, sondern haben auch zu desto besserer des Fuhrmans auffkommen Jhm zur anlage Funffzig Rthlr nebst ein Fuder Haberen gnädigst geschencket, wie dan ferner einen Befreyungsbrieff, krafft dessen er undt sein Hauß zu Beckum vom Schatz- undt Einquartirungslast frey sein soll, alß lange er dießen Postwagen obgemelter maßen führet.

Für obberürte Funffzig Rthlr undt Fuder Haberen soll Paul (Glogau) schuldig sein, so woll zu Münster alß Neuhaus jedeßmahl, wan ein Wage abgehet, sich bey dem Fürstlichen Küchenschreiber anzumelden undt an Fisch- undt dergleichen Küchenwahren, oder Packetlein, Jhrer Hochfürstlichen Gnaden zugehörig (: gestalt der Bedienten sachen darunter keineswegs gemeinet sein :) etwas zu uberschicken were; Waß dan unter Funffzig Pfundt schwer ist, soll er unendtgeltlich allemahl mitnehmen, undt bestellen, Waß aber uber Funffzig Pfundt wieget, soll Jhm nach gewicht, wie von gemeinen Wahren, in articulo 7. vermeldet ist, bezahlet werden. Eß haben auch Jhre Hochfürstliche Gnaden gnedigst resolviret, auff ihre Kosten Zwei neue Arnheimische Wagen, wie Articulo 1. beschrieben sein, verfertigen zu lassen, undt dem gedachten Paul Matthias (Glogau) zum gebrauch hinzugeben; Eß sollen selbige Wagen aber, nach Umblauff der Zweyen Jahren (: wan dan dießer contract nicht länger continuirt würde :) Jhrer Hochf. Gnaden zugehörig sein undt bleiben, Undt soll mehrgemeldeter Paul nun zu anfang seinen eigenen Wagen brauchen, biß die Arnheimische Wagen verfertiget werden können.

Noch haben Jhre Hochfürstl. Gnaden gnädigst zugestanden, undt befehlen ihren Zollbedienten jeden orts, who dieser Postwage durchlaufft, alle Wahren, so der Paul Matthias auff demselben bey sich haben, undt uberführen wirdt Zollfrey undt unaufgehalten passiren zu lassen. Urkundt Hochfürstlichen Handtzeichens undt Secretinsiegels. Sigt. auf Hochfürstlichem Residentz Schloß Neuhaus den 2. Januarij 1679.

(Siegel) Ferdinand.«

Dem Postwagenunternehmer wurde gleichzeitig wegen Befreiung von allen städtischen Abgaben und Lasten folgender »Freibrief« ausgefertigt:

»Demnach Jhre Hochfürstliche Gnaden zu Paderborn undt Münster p. Unser gnedigster Fürst undt Herr, Dero Unterthanen undt Einwöhneren zu Beckumb Paull Matthiaß Glogau Zu Führung des Postwagens Zwischen hiesiger dero Residentz Neuhauß undt dero Statt Münster, gnedigst haben bestellen lassen, So haben wegen selbigen dem publico leistenden Dienstes (:solang derselb mit Jhrer Hochfürstl. Gnaden gnedigsten

willen dabey continuiren Wirt :) ihne von Schatz, Einquartierung undt allen Bürgerlichen aufflagen frey gegeben, gestalt solches thuen hiemit undt in Krafft dieses Brieffes, wornach sich Jedermenniglich Zu richten hat, Besagten Paull Matthias Dawieder nicht zu beschweren, Uhrkundt Hochfürstl. Handt Zeichens und Secret Insiegels. Signatum Neuhauß den 2ten Januarij 1679.

(Siegel) Ferdinand.«

Als die Personenpost zwei Jahre lang bestanden hatte, erklärte sich der Postfuhrunternehmer außerstande, die Postfahrten fortzusetzen, wenn ihm nicht eine Beihilfe aus der fürstlichen Kasse gewährt würde. Infolgedessen wurde ein Nachtragsabkommen mit ihm abgeschlossen, das also lautete:

»Nachdem sich bey Ihrer Hochfürstlichen Gnaden zu Paderborn und Münster p. Unserm gnädigsten Fürsten und Herren, dero Münsterscher Bürger auß Beckumb Paul Glochau underthänigst beclaget, daß mit Führung des wochentlichen Postwagens zwischen hie und dero Statt Münster ohne erkleckliche Beysteur deßwegen nicht continuiren könte, daß offters so viel Leuthe nicht hette, daß sölches die Fracht nicht außwerffen und darvon die pferde und darauff die Knechte halten könnte, Unnd höchstgemeldete Ihre Hochfürstliche Gnaden nöthig befunden, daß solcher im gang gehalten werde, Alß haben Sie besagten Glochau, dahmit sich derselbe umb desto weniger zu beschwehren, jährlichs Zwey Fuhder Habern und ein Fuhder Roggen Paderbornischer maß, so er von dero Kornschreibern hieselbst Dietherichen Zur Vesten Zu empfangen, und annebenst Fünff und Zwantzig Rthlr in gelt, welche Sie demselben absonderlich Zahlen lassen wollen, Zugelaget, Mit der außtrücklich bedingter und von Ihme Glochau acceptirter Condition, daß Sie hingegen mit dem Postwagen und was darzu gehörig nichts zu schaffen haben wöllen, sonderen Er sölches alles auß seinen privat mittelen hernehmen und machen laßen, und Ihre Hochfürstliche Gnaden betreffende und zu dero Hoff Küchen erfordereude Ihme auffgebende sachen ohne absonderliche erkendtnis, frey hin und her Zwischen hie und Münster mit auffnehmen und führen solle, Wie Er, Glochau, ein Dieses gutwillig auff sich genommen und deme allen also getreulich nachzukommen angelobt und versprochen, Alß haben Sie darüber diesen schein außzuferttigen und Ihme mitzutheilen anbefohlen; Urkundt Ihres hierunter gesetzten Handtzeichens unnd Secrets, Sigt. auff dero Residentz Schloß Neuhauß den 21. Januarij 1681.

(Siegel) Ferdinand.«

In Münster hatte die Personenpost von Neuhaus Anschluß an die vierspännig fahrenden Posten nach Deventer, nach Wesel und nach Rheine. Nach der damals bedeutenden holländischen Handelsstadt Deventer war am 25. Februar 1679 eine Personenpost von Münster (über Coesfeld, Gescher, Stadtlohn, Vreden und die holländischen Orte Borculo und Lochem) eingerichtet worden. Zwei Tage später trat die Post nach Wesel (über Coesfeld und Borken) ins Leben. Die Personenpost nach Rheine, die den Anschluß über Bentheim nach Amsterdam und über Lingen nach Zwolle vermittelte, bestand seit dem 16. April 1679. Alle Personenposten waren zur Beförderung von 6 Personen eingerichtet. Bei der steigenden Bedeutung Hollands für Münster und das Münsterland wurde 1695 eine wöchentlich zweimalige Fahrpost von Münster (über Burgsteinfurt, Gronau, Enschede, Goor) nach Zwolle eingerichtet. Vom Jahre 1698 an war Neuhaus nicht mehr Ausgangsort der fahrenden Posten. Seitdem verkehrten die eingangs erwähnten Personenposten, wie schon 1665, zwischen den Hauptstädten der beiden Fürstbistümer Paderborn und Münster.

Die schweizerischen bespannten Postfuhrwerke und ihr Bau zur Zeit des Kriegsausbruchs.

Von A. Kellersberger, Adjunkt bei der schweizerischen Oberpostdirektion in Bern.

Die Zeit, in der oft gleichzeitig über 100 Reisende, ihr Gepäck und die Postsendungen mit langen Zügen von bespannten Postfuhrwerken aller Art Beförderung fanden, ist vorbei. Der Pferdepostbetrieb im großen, der sich in der Schweiz bis zur Gestellung von Extraposten mit durchlaufenden Wagen und von Beiwagen in unbeschränkter Zahl entwickelt hat, wird durch neuere Verkehrsmittel, vor allem durch die Eisenbahnen, mehr und mehr verdrängt. Bald wird der eidgenössische Postwagen, der den Postverkehr einst weit über die Landesgrenzen hinaus vermittelte und 1914



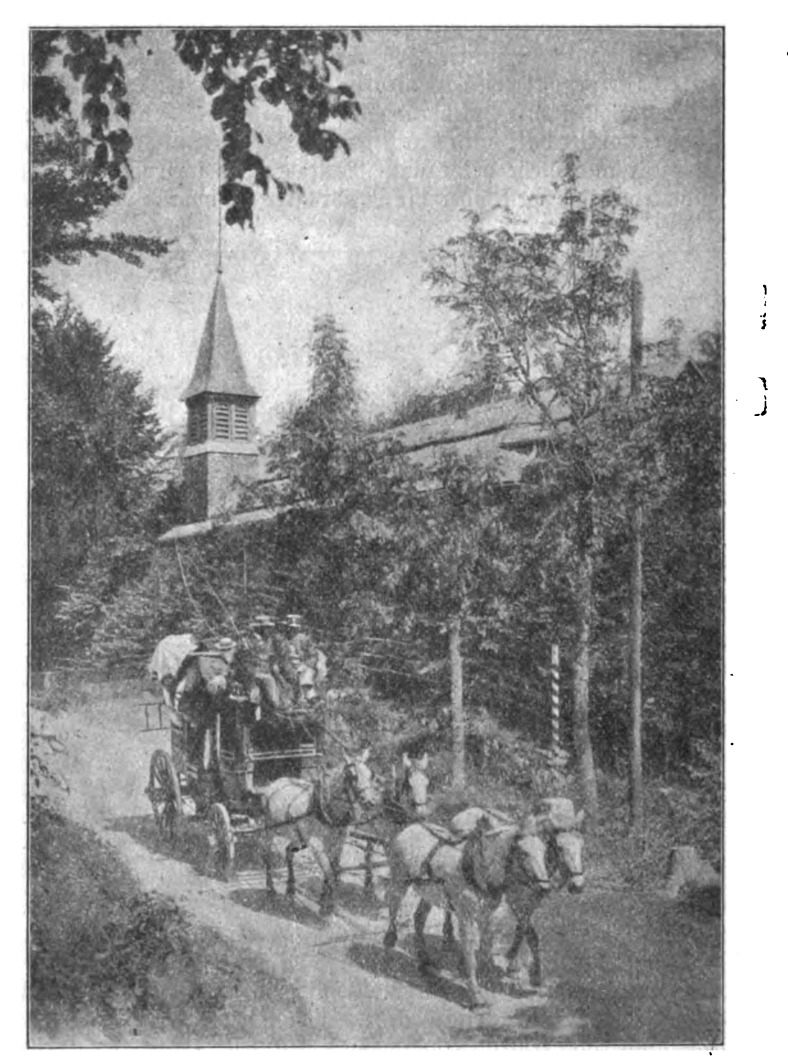
Bergpostschlitten am Flüela (Graubünden).

noch Strecken von rund 79 km auf italienischem und von 5,6 km Länge auf österreichischem Gebiet befuhr, vom Großbetrieb Abschied nehmen müssen. Der Eisenbahn wichen auch die letzten zehnplätzigen Kupeelandauer, die früher zwischen Nyon und La Cure verkehrten. Ihnen werden bald die achtplätzigen Kupeelandauer folgen, deren stattliche Erscheinung im Bannkreis der Berge an die beste Zeit der alten Postkutschenherrlichkeit erinnert. Aber auch wenn einmal diese und alle anderen zur Bewältigung des großen Postverkehrs nötigen Wagengattungen verschwunden sein werden und die Personenbeförderung zum größten Teil an die Eisenbahnen übergegangen ist, wird immer noch eine beträchtliche Anzahl bespannter Postfuhrwerke verkehren.

Im Einzugsgebiet der Eisenbahnen entstehen trotz der Verdichtung des Eisenbahnnetzes fortwährend neue Postwagenverbindungen. Sind dies auch meist nur kleinere — die mittlere Länge der Postkurse, die im Jahre 1852 noch 24,2 km betrug, sank

1870 auf 12,3 und 1913 auf 7,2 km —, so unterstützen sich hier Eisenbahn und Post doch nach wie vor, indem sie sich Reisende und Sendungen zuführen.

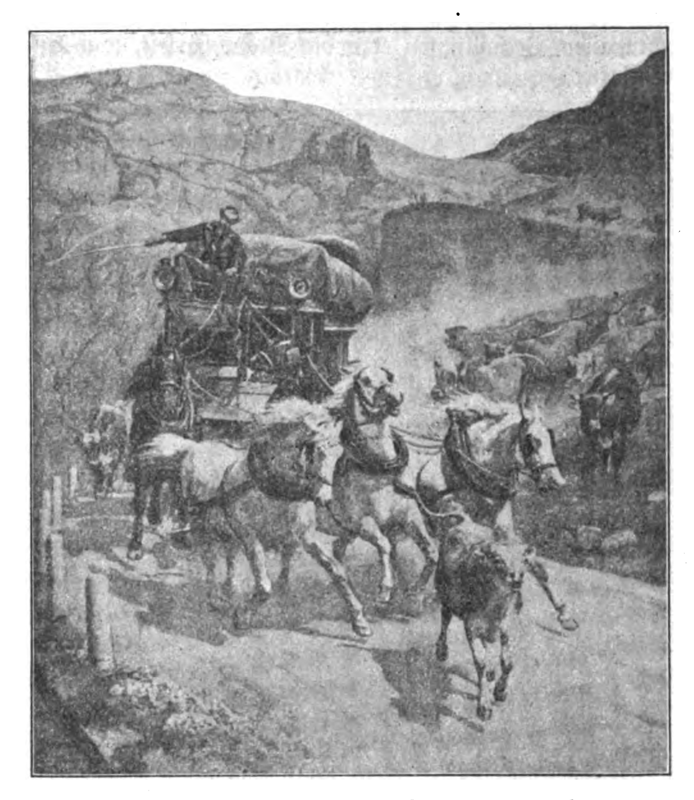
In der Einrichtung von Postkursen zur Reisendenbeförderung wird die schweizerische Postverwaltung auch in Zukunft eine ihrer vornehmsten volkswirtschaftlichen Aufgaben erblicken. Wo den Bewohnern von abseits der Eisenbahn gelegenen Ge-



Zehnplätziger Kupeelandauer Nyon–La Cure.

genden durch solche Kurse eine regelmäßige und billige Verbindung mit der Außenwelt ermöglicht werden kann, wird die schweizerische Postverwaltung daher neben den Bedürfnissen des Postversendungsverkehrs auch die des Reiseverkehrs zu befriedigen suchen, sofern es im allgemeinen Wohle liegt und nicht unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht. Auch der Verkehr, der sich unter dem Einfluß der durch die Eisenbahnen erleichterten Zufahrt auf längst verlassenen Poststraßen regt, kann unter Umständen dazu führen, daß die alten Poststraßen in beschränktem Maße wieder von Postfuhrwerken befahren werden.

Als die Gotthardpost ihre letzte Reise machte, als »vom Gotthard der letzte Postillion« im Liede verewigt war, da hätte wohl niemand geglaubt, daß je wieder Postwagen über den St. Gotthardpaß verkehren würden. Tatsächlich hatte damals ein beschränkter Postbetrieb über den Gotthard wenig Aussicht auf Verwirklichung. Davon zeugt am besten der Wortlaut der Dankesurkunde, die die schweizerische Postverwaltung »allen Denjenigen, welche dem wichtigen, interessanten, aber auch mit großen Mühen und Gefahren verbundenen Bergpostdienst ihre Kräfte geliehen haben«, namentlich aber den damaligen Postpferdehaltern, Postkondukteuren (Postschaffnern) und Postillionen stiftete. »Den 31. Dezember 1881«, heißt es in der Urkunde, »werden die



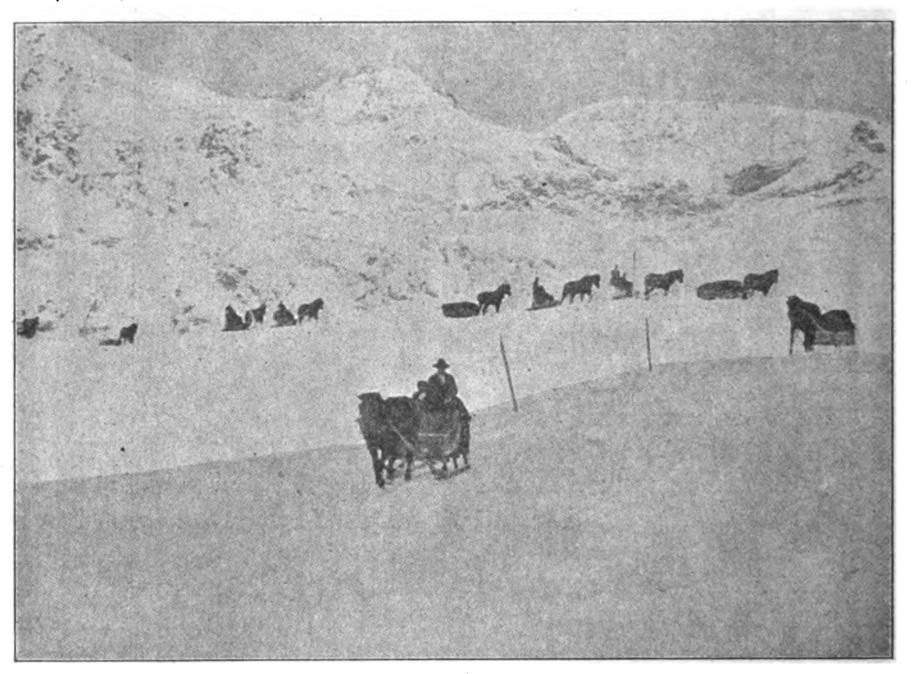
Zehnplätzige Gotthardpost (nach dem Gemälde von R. Kohler).

schweizerischen Postwagen zum letzten Male über den St. Gotthardpaß fahren«. Trotzdem kam es auch hier wieder zu einer Postverbindung mit Personenbeförderung: im Jahre 1909 wurde der Postwagenbetrieb zwischen Andermatt und Airolo jeweils für die Dauer des Sommerdienstes unter Verwendung von vierplätzigen Kaleschen neuerdings aufgenommen. Diese wurden schon im folgenden Jahre durch sechsplätzige Landauletwagen ersetzt, da sich der neue Gotthardkurs eines wachsenden Zuspruchs in der Touristenwelt erfreute.

Und nicht nur, wo es gilt, die Reisenden der Hochgebirgswelt näherzubringen, als es bei der Fahrt mit der Eisenbahn möglich ist, sondern auch bei Unterbrechungen des Eisenbahnbetriebs leisten die Postfuhrwerke gute Dienste. Dank ihrer zuverlässigen Bespannung treten sie manchmal selbst da in die Lücke, wo ein großer Verkehr unter Benutzung unwegsam scheinender Pfade im Gang erhalten werden soll, so z. B. bei der Berninabahn, wenn wegen großer Schneemassen der Bahn-

betrieb zwischen Alp Grüm und Cavaglia eingestellt und der Verkehr durch einspännige Postschlitten vermittelt werden muß. Hierfür wurde im Jahre 1912 ein Schlittweg hergestellt, der zum Teil den Spuren des im 17. Jahrhundert aus Deutschland über den Bernina und durch Cavaglia nach Italien führenden Saumwegs folgt.

Es ist somit kein Grund vorhanden, zu glauben, die Eisenbahnen würden in der Schweiz zur Alleinherrschaft gelangen und die bespannten Postfuhrwerke binnen kurzem gänzlich verdrängt haben. Das dürfte auch dem Fahrzeug der Zukunft, dem Kraftwagen, nicht überall vorbehalten sein. Denn obgleich der Kraftwagen seinen Siegeslauf immer weiter ausdehnt und selbst da erscheint, wo der eidgenössische Personenpostwagen seine oberste Höhe, das Stilfserjoch (2 760 m), erreicht, sprechen für die Beibehaltung der mit Pferden bespannten Postwagen doch noch in manchen Fällen nicht nur ihre in allen Verhältnissen erprobte Brauchbarkeit, sondern auch Gründe wirtschaftlicher Natur.



Bernina-Schlittenpost im Winter vor Eröffnung der Berninabahn.

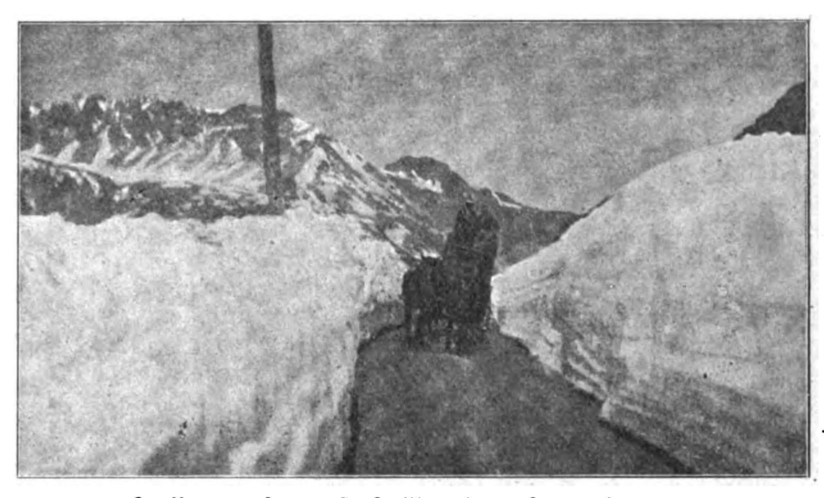
Man ist daher in der Schweiz wahrscheinlich noch lange und besonders zur Winterszeit auf eine große Zahl der gegenwärtig im Gebrauch stehenden Postfuhrwerke mit Pferdebespannung angewiesen und muß sich ihnen zum Teil noch für längere Fahrten anvertrauen. Mit Rücksicht hierauf wird vielleicht manchem ein näheres Bekanntwerden mit den schweizerischen Postfuhrwerken willkommen sein.

Wem sie vom Reisen her vertraut sind oder wer in der schweizerischen Landesausstellung in Bern mit den dort vorgeführten gebräuchlichsten Postfuhrwerken, unter denen bis zum Kriegsausbruch auch die Feldpostwagen vertreten waren, bekannt wurde, wird sich ihrer gern erinnern. Aber auch wer nur mit gemischten Gefühlen des vaterländischen Personenpostwagens zu gedenken vermag, würde Einrichtungen, wie sie in der »guten alten Zeit« des Privatbetriebs bestanden, schwerlich den Vorzug geben. Für den Privatbetrieb, bei dem sich nach Stäger[1]) die Personenbeförderung höchst unbequem und langsam gestaltete, und in

[1]) Stäger, Posteinrichtungen zur Zeit der Helvetik.

dem Ebel[1]) geradezu ein mächtiges Hemmnis zum genußvollen Bereisen der Schweiz erblickte, erhoben sich in den Beratungen des Bundesverfassungsentwurfs vom Jahre 1871 nur noch vereinzelte Stimmen, eine Tatsache, die wohl nicht zuletzt der Vermehrung und Verbesserung des amtlichen Fuhrparks zugeschrieben werden darf. Er bestand nach der schweizerischen Poststatistik damals aus 1 069 Wagen und 610 Schlitten im Werte von insgesamt 1 325 295 Fr. gegenüber 460 Wagen im Schätzungswert von 671 627 Fr. bei der Übernahme von den Kantonen im Jahre 1849.

Begünstigt durch die von der schweizerischen Postverwaltung bis 1914 Jahr für Jahr erzielten Reinüberschüsse (1913: 1 004 610 Fr.) hat das Postfuhrwesen trotz des steigenden Verlustes des Bundes bei der Personenbeförderung mit der Entwicklung des Verkehrs Schritt gehalten. Im Jahre 1913, wo mit den gewöhnlichen Postkursen (also mit Ausschluß der Extraposten, die eine Benutzung durch 3 459 Reisende aufwiesen) 1 803 521 Reisende befördert wurden, betrug der Verlust 3 626 520 Fr.



Fünfspännige Alpenpost (Stilfserjoch) im Schnee (Juli 1910).

Von den 794 Postkursen für Personen- und Gepäckbeförderung arbeitete nur einer mit Gewinn. Dabei darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß — wie die schweizerische Oberpostdirektion in ihrer Abhandlung »Das schweizerische Postwesen in seiner Entwicklung bis zum Jahre 1912« schreibt — bei Unterdrückung der Reisendenbeförderung durch die Post, ganz abgesehen von der volkswirtschaftlichen Schädigung, der Postverwaltung kein großer Gewinn erwachsen würde, weil sie zur Beförderung der Postsendungen aller Art an Stelle der Personenfuhrwerke Gepäckfuhrwerke stellen müßte, deren Kosten nicht viel geringer wären, denen jedoch keinerlei Einnahmen an Fahrgeld gegenüberständen.

Die Einnahmen für die Beförderung von Reisenden erreichten im Jahre 1913 2 068 617 Fr., die Beförderungskosten 5 695 137 Fr. Die Zahl der Postpferdehalter betrug 726, der Postillione 1 304 und die Anzahl der im regelmäßigen Dienst verwendeten Pferde 2 523. Die von den Postfuhrwerken zurückgelegten Kursstrecken ergaben bei einer Gesamtkurslänge von 7 012 km eine Jahresleistung von 9 709 334 km.

Zum Zeugnis dafür, daß das schweizerische Postfuhrwesen auch in der Einrichtung der Beförderungsmittel den vielfältigsten Anforderungen gerecht wird, sei gestattet, die verschiedenen Gattungen der zur Zeit des Kriegsausbruchs im Besitz

[1]) Ebel, Anleitung, auf nützliche und genußvolle Art die Schweiz zu bereisen.

und Betrieb der schweizerischen Postverwaltung befindlichen bespannten Fuhrwerke mit wenigen Worten vorzuführen. Zur Erläuterung mögen die Abbildungen auf den beigegebenen Tafeln I und II (S. 350 bis 355) dienen.

Mit dem lauten Gerassel, das dem mächtigen, mit 4 bis 5 Pferden bespannten, ohne Ladung rund 1 400 kg schweren Postwagen eigen ist, kündet sich der achtplätzige Kupeelandauer an (Abb. I, 25). Der Wagen weist alle Einrichtungen auf, die geeignet sind, den Reisegenuß zu erhöhen Er besteht aus drei Abteilen, die nach allen Seiten freien Ausblick gewähren, nämlich dem Vorderabteil, das seitlich und vorn mit herablaßbaren Fenstern versehen ist, dem Innenabteil und dem Hinterabteil mit Hochsitz, deren Lederverdecke zurückgeschlagen werden können. Von den 8 gut gefederten Polstersitzen sind im Vorder- und Hinterabteil je 2 und im Innenabteil 4 vorhanden. Diese Platzverteilung zeigt auch der eingangs erwähnte, im Aussterben be-



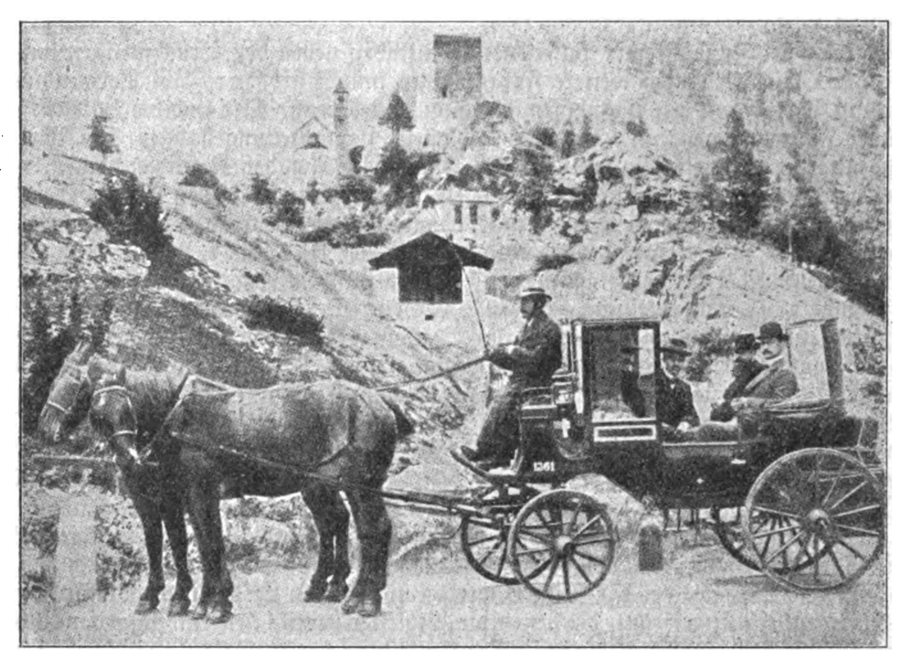
Fünfspännige Alpenpost.

findliche zehnplätzige Kupeelandauer (Abb. I, 26) mit dem Unterschied, daß sein Hinterabteil, das nach Art der Landauer (Abb. I, 10) mit einem vollständig zu öffnenden Lederverdeck ausgerüstet ist, in gleicher Anordnung wie im Innenabteil 4 Plätze enthält. Der zehnplätzige Kupeelandauer hat, wie die Abb. I, 26 zeigt, ein festes Verdeck des Innenabteils, auf das das Gepäck verladen wird, so daß das Innenabteil geschlossen bleiben muß.

Immerhin hat in dem Wagen jeder Reisende seinen Eckplatz, was im Vergleich zu den früher gebräuchlichen zehnplätzigen Wagen, unter deren »Himmel« sich je 3 Reisende auf demselben Kissen, im geschlossenen Innenabteil also 6 Reisende, zurechtdrücken mußten, eine Verbesserung bedeutete, die lebhaft begrüßt wurde. Ganz besonders wußten dies die Leute zu schätzen, die oft in die Lage kamen, während langer Reisen bei Tag und Nacht mit dem Platze zwischen den anderen Fahrgästen vorliebnehmen zu müssen, aber nicht über soviel christliche Geduld und eine so gute Leibesbeschaffenheit verfügten, als — nach einem alten Reisehandbuch — von einem ordentlichen Passagier verlangt werden darf.

Von der früheren Einrichtung weiß heute nur noch der Gotthard-Postwagen (Gattung Kupee-Berline, mit zu öffnendem, hinten auf dem Packkoffer angebrachtem

Außensitz — Kabriolett —) zu erzählen, der im schweizerischen Landesmuseum in Zürich von jenen Zeiten träumt, wo er als stolzer Fünfspänner unter Mitnahme von 10 Reisenden (3 im Kupee, 6 im Innenabteil und 1 im Außensitz) den Verkehr zwischen Flüelen und Camerlata (Italien) vermittelte. Wie mag da — im Gegensatz zum geschlossenen sechsplätzigen Innenabteil — der erhöhte, ein Abteil für sich bildende einplätzige Außensitz, auf dem sich der Reisende unter freiem Himmel ungestört dem Eindruck der mannigfaltigen Naturschönheiten hingeben konnte, begehrt gewesen sein! Um so mehr, als die Zuschlaggebühr, gegen die der Schaffner den ihm gehörigen luftigen Platz abzutreten und sich neben den Postillion oder auf das Verdeck des Wagens zu setzen hatte, nur 30 Rappen für die Wegstunde betrug. Dem vollgestopften sechsplätzigen Innenabteil des Wagens hätte gewiß auch jener Reisende zu entrinnen



Vierplätzige Extrapostkalesche.

versucht, der, um allein zu sein, vor einiger Zeit alle 8 Plätze des Splügenpostwagens von Splügen bis Thusis bezahlte. An Bewerbern um den Schaffnersitz und die erhöhten Verdecksitze hat es denn auch nie gefehlt. Manch einer, der unrechtmäßig einen solchen Sitz erklommen hatte, fühlte sich dort oben so hoch erhaben über die postamtlichen Vorschriften, daß ihnen nicht immer leicht Beachtung zu verschaffen war. Um solche Reisende zum Herabsteigen zu bewegen, bedurfte es oft der kräftigsten Mittel. Einfacher gestaltete sich das Verfahren, wenn Ersatzwagen zur Stelle waren. Dann bediente man sich eines solchen, während man den Kurswagen, der inzwischen ausgespannt worden war, stehen und den widerspenstigen Reisenden bis auf weiteres darin sitzen ließ. Wollte er nicht zurückbleiben, so mußte er nachgeben und sich einen anderen Platz in der zur Abfahrt bereitstehenden Post anweisen lassen. Beim ersten Peitschenknall ziehen die Pferde an. Haben doch die an »des Dienstes immer gleichgestellte Uhr« gewöhnten Tiere durch ungeduldiges Scharren längst auch auf ihre Weise zu verstehen gegeben, daß mit dem Eilwagen nicht zu spaßen ist.

Um das Reisen noch angenehmer zu gestalten als in den verbesserten geschlossenen Wagen zu 10 Eckplätzen (Abb. I, 26), sind später die obengenannten achtplätzigen

Kupeelandauer, Bauart 1889 (Abb. I, 25), eingeführt worden, bei denen das Verdeck des Innenabteils geöffnet werden kann. Zu der Verbesserung hat sich die Verwaltung um so mehr veranlaßt gesehen, als auf verkehrsreichen Strecken auf dem festen Verdeck der zehnplätzigen Wagen doch nicht alles Gepäck verladen werden konnte, und für das Gepäck deshalb zwei- und vierspännige Brückenwagen (Abb. I, 29) mitgeführt werden mußten. Die Zahl der Brückenwagen geht infolge der Änderung der Verkehrsverhältnisse mehr und mehr zurück, obwohl viele solche Wagen noch innerhalb der Ortschaften und besonders bei Beförderungen zu und von den Bahnhöfen Verwendung finden. Zu dem Zwecke werden die Wagen, die meist einspännig geführt werden, aber auch für die zweispännige Führung eingerichtet sind, mit niedrigen Seitenwänden versehen, an deren Innenflächen eiserne Hülsen zum Einstecken eiserner Bogen angebracht sind, über die eine Wagendecke aus wasserdichter Leinwand ausgebreitet wird.

Infolge der Zunahme der Paketsendungen finden neben den Brückenwagen innerhalb der Ortschaften noch weitere Fahrzeuge in immer größerer Zahl Verwendung, sei es im Verkehr mit den Bahnhöfen, sei es im Bestelldienst. Das sind die Paketwagen (früher Fourgons genannt), die eine geschlossene Ladeabteilung haben. Die Wagen sind entweder mit einem offenen Bocksitz oder, nach Art der Kabriolettwagen, mit einer nach vorn offenen, überdachten, nur eine Sitzreihe enthaltenden Abteilung (Kabriolett) versehen. Sie werden hiernach eingeteilt in Paketwagen ohne Kabriolett (Reihe A) und in Paketwagen mit Kabriolett (Reihe B) (Abb. I, 27 und 28). Die Paketwagen beider Reihen sind in verschiedenen Größen vorhanden, die nach dem Rauminhalt der Ladeabteilung bezeichnet werden. Der Rauminhalt, zu dessen Berechnung nur die runden Außenmaße in Betracht gezogen werden, steigt von 2 bis 8,5 m^3, womit diese Wagen die Größe umfangreicher Möbelwagen erreichen. Das Höchstgewicht der leeren Paketwagen der Reihe A 3 ist auf 650 kg und das der Paketwagen der Reihe B 3 auf 750 kg festgesetzt, unter Einschluß aller Zubehörteile. Wenn unter Benutzung des mit einer 20 cm hohen Brüstung versehenen Daches, das eine Ladefläche von 2 bis $2^1/_2$ m^2 bietet, mit solchen Wagen durchschnittlich 170 Pakete zu ungefähr 4 kg befördert werden können, so ergibt das mit dem zu 80 kg eingerechneten Gewicht des Postillions und des etwaigen weiteren Begleiters ein Nutzungsgewicht von 840 kg gegenüber einem toten Gewicht von durchschnittlich 700 kg. Paketwagen der Reihe B werden nur für den Bestelldienst oder für solche Paketwagenkurse angefertigt, bei denen die Begleiter jeweils den Unbilden der Witterung längere Zeit ausgesetzt bleiben. Die Entlastung der Kupeelandauer (Abb. I, 25 und 26) vom Gepäck, die eingeführt wurde, um die Öffnung der Verdecke zu ermöglichen, und die Verminderung der Reisendenplätze von 12 auf 10 und auf 8 trugen mit dazu bei, daß, außer den erwähnten Brückenwagen, für verkehrsreiche Strecken von der Postverwaltung oder unter ihrer Aufsicht von den Postpferdehaltern Beiwagen gestellt werden müssen. Im Beiwagendienst, für den die Postverwaltung schwere Opfer bringt, kommen hauptsächlich acht- und sechsplätzige Landauletwagen, sechsplätzige Kabriolettkaleschen und vierplätzige Landauer zur Verwendung; alle Wagen haben bewegliche Lederverdecke (zurückzuschlagenden Himmel), die leicht geöffnet und geschlossen werden können (Abb. I, 24, 19, 18 und 10). Aber auch die übrigen Wagengattungen werden zum Teil als Beiwagen verwendet. Außer den genannten Wagengattungen stehen noch in Verwendung: vier-, sechs-, acht-, neun- und zwölfplätzige Omnibusse, sieben-, neun- und elfplätzige Kupeeomnibusse, sechsplätzige Kupeekaleschen, sechsplätzige Kupeeberlinen, sechsplätzige Kabriolettberlinen, sechs- und achtplätzige Pavillonwagen, vierplätzige Kaleschen, die in letzter Zeit verbessert wurden, um einen leichten und doch bequemen und dauerhaften vierplätzigen Wagen für Bergkurse zu erhalten, vierplätzige Berlinen, zweiplätzige Kabriolette, zweiplätzige Bergwagen, zweiplätzige Bernerwägeli alter und neuer, im Jahre 1912 eingeführter Bauart. Die Wagen und die Schlitten haben sich, seitdem das

Postwesen im ganzen Umfang der Schweiz vom Bund übernommen wurde, rasch vermehrt. Anfang 1914 waren ohne die Feldpostfuhrwerke 2 190 bespannte Wagen und 1 059 bespannte Schlitten vorhanden, wovon allein auf den Postkreis Chur 365 Wagen und 316 Schlitten entfallen. Das ist eine erhebliche Zunahme, wenn man bedenkt, daß der den Hauptteil des Postkreises Chur bildende Kanton Graubünden am 1. Januar 1849 bei der Übergabe seines Fuhrwesens an den Bund nur folgende Fuhrwerke besaß:

16 in bestem Stande befindliche Postwagen,
3 große gedeckte Schlitten,
15 kleine ungedeckte Schlitten, darunter 4 ohne Sitze,
12 Packschlitten,
2 große Packwagen (Fourgons) und
1 kleinen Packwagen[1]).

Die bespannten Fuhrwerke werden schon seit längerer Zeit im Wege der freien Vergebung beschafft, indem leistungsfähige Wagenbauer unter Bekanntgabe der von der Postverwaltung festgesetzten Preise und der Bauvorschriften befragt werden, ob sie die Lieferung zu übernehmen wünschen. Die Fuhrwerke kommen auf die Weise allerdings teurer zu stehen, als wenn sie auf Grund öffentlicher Ausschreibung vergeben oder wenn bei einer gewissen Anzahl von Wagenbauern Angebote eingeholt würden. Dafür darf auf eine preiswürdigere Arbeit gerechnet werden als bei der mit den Mißständen des öffentlichen Verdingungswesens verbundenen Vergebung an den Mindestfordernden. Die Lieferung der neuen Postfuhrwerke, die jeder Postkreis bedarf, wird in der Regel Handwerkern übertragen, die in den betreffenden Postkreisen ansässig sind, so daß die leistungsfähigen Wagenbauer der Schweiz unter gleichen Bedingungen berücksichtigt werden. Seit 1908 wurden keine achtplätzigen Kupeelandauer (Abb. I, 25) mehr gebaut; ihr Preis stellte sich damals auf 4 150 Fr., dagegen wurde noch im Jahre 1909 ein zehnplätziger Kupeelandauer (Abb. I, 26) hergestellt, der 4 800 Fr. kostetete. Jetzt kämen die achtplätzigen Kupeelandauer teurer zu stehen, da seither die Preise erhöht werden mußten. Sie betragen seit 1914 z. B. für sechsplätzige Pavillons und Omnibusse 2 450 Fr., für vierplätzige Berlinen und Landauer 2 350 und 2 770 Fr., für zweiplätzige Kabriolette neuer Form 1 820 Fr., für Paketwagen A 3,5 und B 3,5 (mittlere Größe) 1 530 und 1 850 Fr., für einspännige Brückenwagen 870 Fr., für sechsplätzige Omnibusschlitten 1 570 Fr., für vierplätzige Berlinen- und Kaleschenschlitten 1 530 und 1 840 Fr., für zweiplätzige Berg- und Kabriolettschlitten 360 und 1 100 Fr., für Paketschlitten A 3 und B 3 910 und 1 150 Fr., für einspännige Gepäckschlitten 200 Fr.

Die Schlittenlieferung wird gleicherweise wie die Lieferung der Wagen vergeben. Wie aus den Abbildungen I, 30 bis 41 ersichtlich ist, werden offene Schlitten, solche mit festen Verdecken und mit Kasten, ähnlich denen der Wagen, sowie Schlitten verwendet, bei denen der hintere Teil des im übrigen ebenfalls festen Verdecks heruntergeklappt werden kann. Schlitten der letzten Art, zu deren Bau man in den meisten Fällen die Kasten verfügbar gewordener Wagen benutzte, wurden unter dem Namen Kaleschenschlitten (Abb. I, 36) im Jahre 1910 in größerer Anzahl eingeführt und mit Rücksicht auf die vielen im Winter reisenden Kranken vorerst nur den Kursen Chur–Arosa zugeteilt. Eine besondere Gattung sind auch die offenen einspännigen Bergschlitten (Abb. I, 30), die mit den einspännigen Gepäckschlitten (Abb. I, 41) während des langen Gebirgswinters den Verkehr über die Bergpässe vermitteln, bis die Pässe für das Rad offen sind. Sobald dies der Fall ist, treten wieder die geschlossenen Winterwagen (meistens Berlinen) und nach ihnen die offenen Sommerwagen, mit

[1]) Lenggenhager, Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens.



den vier- bis fünfspännigen Kupeelandauern als Hauptwagen, an die Stelle der wenigen einspännigen Schlitten, die sich durch ihre einfache, niedrige Bauart und verhältnismäßig breite Spur als geeignetes und sicheres Beförderungsmittel erwiesen haben. Der Umstand, daß Schlitten mit schmaler Spur sehr leicht stürzen, gab wegen des Schlittengleises über den Splügen, das bis zum Jahre 1852 nur 60 cm breit war, Veranlassung zu Unterhandlungen mit Österreich, die nach mehrjähriger Dauer schließlich zu der von der Kreispostdirektion Chur[1]) angestrebten Erweiterung des Schlittengleises auf 90 cm führten. Schon nach der ersten Fahrt sollen die schweizerischen Fuhrleute in Splügen, die sich bei der Umänderung ihrer Schlitten zuerst widerspenstig gezeigt hatten und von der Kantonsregierung hierzu gezwungen werden mußten, in der Neuerung einen großen Fortschritt erblickt haben. Den regelmäßigen Verkehr über die Alpenpässe vermögen die Bergschlitten aber bei aller Eignung oft nur mühsam und an vielen Stellen nur mit Hilfe besonderer Winterwege aufrechtzuhalten, so daß sie trotz des hohen Genusses, den das Reisen über die Berge an schönen Wintertagen bietet, von Vergnügungsreisenden wenig benutzt werden.

Mit dem Bau neuer Wagen und Schlitten kann begonnen werden, sobald die Lieferungsverträge zwischen der Postverwaltung und den Lieferern abgeschlossen sind. Durch die Verträge verpflichten sich die Lieferer, die Bauvorschriften in allen Teilen zu beachten und Überschreitungen des vorgeschriebenen Höchstgewichts oder der Lieferfrist möglichst zu vermeiden. Die schweizerische Postverwaltung behält sich vor, für neue Fuhrwerke zu bestimmten Preisen gewisse Teile, wie Achsen, Radbüchsen, Federn, Reifstäbe, Spannplatten, Schlösser, Holzauflagen, Stoffe, Decken, Schirmhaken usw., zu liefern, deren Kostenbetrag vom Baupreis abgezogen wird. Vom Baupreise werden 30 v H nach der ersten und 60 v H nach der zweiten Abnahme bezahlt, während der Rest von 10 v H in der Regel nach Ablauf der Gewährleistungsfrist von 6 Monaten ausgezahlt wird, sofern das Fuhrwerk während der Zeit keine zu Lasten des Lieferers fallenden Mängel zeigt. Bei der Abnahme, die nach Vollendung des Fuhrwerks durch Wagner (Stellmacher), Spengler (Klempner), Schmied und Schlosser in den Werkstätten der Lieferer stattfindet, wird geprüft, ob die zur Verwendung gekommenen Holz- und Eisenteile den Vorschriften entsprechen, ob die Zusammensetzung der einzelnen Bestandteile fachgemäß ausgeführt ist und ob die vorgeschriebenen Maße eingehalten wurden. Die Erlaubnis zum Anstrich wird erst nach der ersten Untersuchung und nach der richtigen Ausführung der dabei für nötig befundenen Nacharbeiten erteilt. Die zweite Abnahme findet statt, wenn das Fuhrwerk in allen Teilen vollständig fertig ist und auch in bezug auf die Polsterung und Bemalung nichts zu wünschen übrig läßt. Dabei wird auch das Gewicht ermittelt, das mit Rücksicht auf die Bespannung die vorgeschriebene Grenze nicht erheblich überschreiten darf. Der zweiten Untersuchung folgt die Übernahme des Fuhrwerks, das sofort in Gebrauch genommen wird, um während der sechsmonatigen Gewährleistungszeit erprobt zu werden, worauf die dritte Abnahme stattfindet. Es würde zu weit führen, den Bau der verschiedenen Postfuhrwerke bis in alle Einzelheiten zu beschreiben. Doch soll versucht werden, durch einige Angaben über den Bau eines der gebräuchlichsten Wagen zu zeigen, wie sich der Bau der Postfuhrwerke im allgemeinen vollzieht.

Als Beispiel wählen wir den sechsplätzigen Pavillonwagen, Bauform Va, mit hohem Bocksitz (Abb. I, 22), von dem sich ein bespanntes Muster im schweizerischen Postmuseum in Bern befindet. Der Wagen besteht in der Hauptsache aus dem Kasten mit Obergestell, dem Vordergestell mit der Deichsel und den Wagscheitern, den 6 Wagenfedern, den 2 Schmierachsen, den 4 Rädern, der Bremse und dem Radschuh. Der Kasten setzt sich zusammen aus einer vierplätzigen Berline mit hinterem Packkoffer und einem Kabriolett zu 2 Plätzen, auf dessen Dache der zweiplätzige Bock-

[1]) Postalische Gedenkblätter von Anton Stäger, Kreispostdirektor in Chur.

sitz angebracht ist. Wir schicken voraus, daß sich die abgekürzte Bezeichnung Bauform V a auf die Größenverhältnisse der Schenkel (Größe V) und des Körpers (Größe a) der Achsen bezieht. Die Achsen kommen bei dem Pavillonwagen mit Rädern Nr. V a zur Verwendung, d. h. mit solchen Rädern, deren Büchsen der Achsenschenkelbauform V und deren Größe den durch a vorgeschriebenen Maßen entsprechen. Mit solchen Angaben werden die verschiedenen Wagengattungen, von denen es im Betrieb der schweizerischen Postverwaltung zur Zeit des Kriegsausbruchs 21 gab, näher bezeichnet. Das Eigengewicht der Pavillonwagen, die gewöhnlich mit 2 Pferden befördert werden, beträgt mit Zubehör durchschnittlich 800 kg; ihr Nutzungsgewicht macht bei voller Ladung ungefähr ebensoviel aus, wenn man das Gewicht des Postillions, des Bocksitzreisenden und der übrigen Reisenden auf je 80 kg und das Gewicht des Gepäcks auf 150 kg veranschlagt. Vor Beginn der Arbeiten entwirft der Wagner Pläne in natürlicher Größe. Dabei richtet er sich nach den von der Postverwaltung für den Kasten und die Gestelle vorgeschriebenen Maßen. Er braucht daher nicht erst zu prüfen, welche Form der Kasten erhalten soll, wie hoch er über dem Erdboden sein muß, um dem Untergestell Raum zu geben, wie der Durchlauf des Kastens mit Rücksicht auf die Spurweite und Radhöhe und wie die Räder und Achsen in bezug auf die Stürzung und Unterachsung beschaffen sein müssen, wo der Achsnagel anzubringen ist usw. Alles geht aus den von der Postverwaltung den Lieferern zugestellten Plänen und Maßübersichten hervor, die einen Bestandteil der Lieferungsverträge bilden. Trotzdem ist der Kastenriß in natürlicher Größe für den Wagner unentbehrlich, da er ihm zum Anfertigen der Muster dient, die für jedes Stück Holz nötig sind, das nicht von allen Seiten gerade ist. Nach diesen Mustern, die an den Verbindungsstellen genau zu bezeichnen sind, werden die Verzapfungen angerissen und so ausgearbeitet, daß sie zweckmäßig und sorgfältig zusammengepaßt werden können, ohne daß mit Flicken nachgeholfen werden muß. Der Wagner wählt aus seinem Vorrat an trockenem Holz die geeigneten Stücke aus. Er wird dabei ebensosehr auf möglichst geringen Holzverbrauch als auf gute Beschaffenheit der beim Postwagenbau zulässigen Holzarten (Eschen-, Ulmen- oder Nußbaumholz für die Kasten; Eschenholz für die Gestelle, Landen, Deichseln, Wagscheiter; Nußbaumholz für die Radnaben; Eschen-, Ulmen- oder Akazienholz für die Radspeichen und Eschen- oder Ulmenholz für die Radfelgen) achten, da ungesunde, abhölzige, rissige oder ästige Stücke nicht abgenommen würden. Buchenholz darf gar nicht, Tannenholz nur für die Dachbretter, Fußböden, Packrahmen, die Füllungen der Kissenrahmen sowie für die inneren Verkleidungen verwendet werden. Der Wagner, der nicht nur die Holzteile, sondern auch die Eisenteile genau kennen muß, sticht an der Hand seines Planes die Holzstärke jedes einzelnen Stückes nach dem Fall, Seitenzug und der Beanspruchung durch die Beschläge ab und arbeitet es aus. Das erheischt z. B. bei den in dem Verzeichnis zu Tafel II mit Nr. 2, 3 und 5 bezeichneten Stücken besondere Sorgfalt, da sie Einzug und Fall aufweisen und vielfach verzäpft sind. Darauf werden die einzelnen Bestandteile zusammengeleimt, wie es das Kastengerippe (Tafel II) zeigt. Das Gerippe wird aber nicht nur durch den Leim, sondern auch schon durch die »Seele« des Kastens zusammengehalten, als welche die vom vordersten bis zum hintersten Querholz (Verz. Nr. 1 und 13) reichenden starken Eisenschienen, die Kastenspangen (Verz. Nr. 63), bezeichnet werden, die vom Schmied vor der endgültigen Zusammensetzung des Kastens auf die Hauptschweller geschraubt werden müssen. Auch die Winkel zur Verbindung der Koffer- und Kastenecken (Verz. Nr. 64, 65, 66), die Spriegelschienen (Verz. Nr. 67) usw. sind vom Schmied anzubringen, bevor der Wagner seine Arbeiten fortsetzen und das Gerippe mit Hilfe des Spenglers bekleiden kann.

Zum Kastengerippe gehören die unter Nr. 1 bis 36 des Verzeichnisses zu Tafel II aufgeführten Bestandteile; von den Bodenquerhölzern (Verz. Nr. 13, Längenschnitt) wird jedoch zunächst nur das hinterste Querholz angebracht, während die übrigen erst beim Einsetzen des Bodens hinzukommen.

Einzeln betrachtet sehen die Bestandteile Nr. 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12 und 24 ungefähr so aus, wie es sich aus den am unteren Rande der Tafel II als Beispiel angebrachten Zeichnungen ergibt. Sobald das Gerippe in seiner Hülle steckt, die aus den Dachbrettern (Verz. Nr. 37) mit Blechüberzug, den mit Eisenblech verkleideten Seitenfüllungen, den übrigen Füllungen, den Fensterrahmen und den Böden besteht, wird der Kasten vom Schmied übernommen. Er hat inzwischen alle für den Wagen nötigen Beschläge angefertigt oder zugerichtet. Die Räder hat er unter Verwendung der von der Verwaltung gelieferten Reifen bereits beschlagen, ebenso das Untergestell (Tafel II, Vorwagen) mit dem unteren Schalenblech (Verz. Nr. 68) und dem kleinen unteren Scheibenkranz (Verz. Nr. 69), dem großen unteren Scheibenkranz (Verz. Nr. 70), der Verbindungsschiene (Verz. Nr. 71), den 2 Gestellarmschienen (Verz. Nr. 72), den 2 Federhänden (Verz. Nr. 73, Seitenansicht), den 2 Deichselbügeln (Verz. Nr. 74), den Sprengwaghaken (Verz. Nr. 75), den 4 Fußtritten (Verz. Nr. 76) und der Deichselbrücke (Verz. Nr. 78). Dabei soll nur neues, sogenanntes gutes Eisen oder Stahl verwendet werden, und alle Bestandteile sollen dicht anschließen, sauber geschmiedet und von zweckmäßiger Form und Stärke sein. Die zum Untergestell gehörigen Holzbestandteile, nämlich die 2 Seitenarme (Verz. Nr. 56 und 57), die 2 Sprengwagen (Verz. Nr. 58 und 59), die Deichselschere (Verz. Nr. 60), das Federnstöckli für die Querfeder (Verz. Nr. 61), die 4 Federnstöckli für die Längsfedern (Verz. Nr. 62), sowie die Räder, die der Wagner zum Büchsen und Verputzen aus dem Vorrat der Postverwaltung gegen die von ihm angefertigten neuen Räder erhält, konnten dem Schmied lange vor dem Kasten übergeben werden, da der Wagner seine Arbeit mit der Fertigstellung der Räder und des Untergestells beginnt, sobald der Wagen vergeben ist. Gleichzeitig mit dem Kasten erhält der Schmied vom Wagner den Bocksitzrahmen (Verz. Nr. 45), die Bockfußbretter (Verz. Nr. 46 und 47), das Fersen- und Kotbrett (Verz. Nr. 48 und 49), die Verdeckrahmen (Verz. Nr. 43), Dachschutzbretter (Verz. Nr. 38), Fensterrahmen (Verz. Nr. 42), Klappfensterrahmen für das Vorderabteil (Verz. Nr. 41), Fußsackstange (Verz. Nr. 44), Deichsel (Verz. Nr. 50), Wagscheiter (Verz. Nr. 51). Dagegen werden die am Kasten anzubringenden Holzbestandteile des Obergestells, nämlich die 3 Obergestellträger (Verz. Nr. 52, 53 und 54) und der hintere Federträger (Verz. Nr. 55), dem Schmied zuletzt abgeliefert. Erst wenn durch entsprechende Bearbeitung dieser Bestandteile, wobei die Höhe vom Erdboden zum Kasten nötigenfalls noch auf das richtige Maß gebracht werden kann, etwaige kleine Unterschiede ausgeglichen sind, werden auch sie endgültig angebracht. Um die 3 Obergestellträger (Verz. Nr. 52, 53 und 54) mit dem oberen Schalenblech (Verz. Nr. 79) und dem kleinen oberen Scheibenkranz (Verz. Nr. 80), den großen oberen Scheibenkranz (Verz. Nr. 81), die Bodenspangen (Verz. Nr. 82), Spannfeder (Verz. Nr. 83), Radschuhhaken (Verz. Nr. 84), hinteren Federhände (Verz. Nr. 85), den hinteren Federträger (Verz. Nr. 55) leichter am Kastenboden anbringen zu können, wird der Boden nach oben gekehrt, der Kasten also auf den Kopf gestellt. In der Benennung der Wagenbestandteile herrscht, wie beiläufig bemerkt sei, keine rechte Einheitlichkeit. Je nach dem Spielraum, der der persönlichen Auffassung der Handwerker gelassen ist, wird oft der gleiche Bestandteil hier so, dort anders bezeichnet. Dies gilt auch von den wichtigsten Bestandteilen, z. B. vom Achsnagel (Verz. Nr. 86), der auch Reib-, Pult-, Schloß-, Rank-, Spannagel, Lenkzapfen usw. genannt wird. Nur im Süden kommt der Achsnagel immer unter dem gleichen Namen vor, heißen ihn doch die Handwerker italienischer Zunge mit derselben Beharrlichkeit il maschio (das Männchen), mit der sie das zugehörige Schalenblech mit femina (Weibchen) bezeichnen. Wenn sie sich dabei vom Gedanken an die wichtige Rolle des Achsnagels leiten lassen, so gibt ihnen jenes Sprichwort recht, das, in Würdigung der großen Bedeutung des kleinen Wagenbestandteils, sagt: »Der Achsnagel ist ein kleines Ding, aber er hält einen großen Wagen zusammen«. Das Vordergestell sowie die Hinterachse mit den Hinter-

rädern und Federn werden nun probeweise unter den Kasten geschoben und nach Richtigstellung aller Maße (Federhände, Träger usw.) endgültig angebracht. Wie bei den meisten Postwagen bedient man sich auch beim Pavillonwagen der Dreifederanordnung, d. h. es werden unter Wahrung des zur Federung nötigen Spielraums in den Hängtaschen zwei Federn in der Längsrichtung mit einer Querfeder verbunden. Die Hängtaschen hängen lose und so schräg ineinander, daß sie bei der durch die Belastung erzeugten Verlängerung der Federn ungefähr senkrecht zu stehen kommen. Die Last, von der je ein Viertel durch die 2 Querfedern auf die Längsfedern übertragen wird, verteilt sich auf die Längsfedern zu je ein Achtel bei den Hängtaschen und zu je ein Achtel bei den vorn an der Sprengwage (Verz. Nr. 58) und hinten an dem Kastenquerholz (Verz. Nr. 13) befestigten Federhänden (Verz. Nr. 73 und 85), in denen die Längsfedern mit ihren vorderen Augen ruhen. Die Längsfedern werden beim sogenannten Einbinden der Achsen, deren Patten vorn ebenfalls höher stehen sollen als hinten, mit Briden und Bridenblättern (Verz. Nr. 87 und 88) fest und mit Steigung auf den Achsen angebracht und durch die Hängtaschen (Verz. Nr. 89) mit den Querfedern verbunden.

In früheren Zeiten kam der Kasten unmittelbar auf die Achsen zu liegen oder er hing in Ketten oder, wie es erstmals bei den in Kocs (Ungarn) hergestellten und daher Kutschen genannten Wagen der Fall war, in Riemen. Auch die über Langbäumen angebrachten Kasten der gegen Ende des 17. Jahrhunderts in Berlin gebauten und deshalb unter dem Namen Berlinen in Gebrauch gekommenen, viersitzigen, mit besonderem Kutschersitz (Bock) versehenen Kutschen, die sich außerdem durch leichtere Bauart und Lenkbarkeit auszeichneten, hingen noch in Riemen an Federn. Erst am Anfang des 19. Jahrhunderts wurden in England Kutschen ohne Langbaum gebaut, deren Kasten unmittelbar auf Federn ruhten. Diesen Verbesserungen darf es vor allem zugeschrieben werden, wenn die Voreingenommenheit gegen das in früheren Zeiten als Aufwand verpönte, an vielen Orten verbotene Kutschenfahren immer mehr schwand. In der Folge gelangte denn auch die Wagenbaukunst überall zur Blüte, besonders da, wo ihr gute Straßen förderlich waren, z. B. in Frankreich, das schon im 18. Jahrhundert über ein treffliches Straßennetz verfügte. Wie empfänglich man um die Wende des 18. Jahrhunderts z. B. in Deutschland für Fortschritte im Wagenbau war, vernehmen wir aus dem Munde des Wirtes zum goldenen Löwen in Goethes Hermann und Dorothea:

»Was der Junge doch fährt! und wie er bändigt die Hengste!
Sehr gut nimmt das Kütschchen sich aus, das neue; bequemlich
Säßen viere darin, und auf dem Bocke der Kutscher.
Diesmal fuhr er allein; wie rollt es leicht um die Ecke!«

Nachdem der Kasten durch Anstecken der Räder an die Achsschenkel, die zusammen die Bewegungsteile ausmachen, sein Gangwerk erhalten hat, muß darauf Bedacht genommen werden, das Gangwerk in die Gewalt des Postillions zu bringen, der von seinem hohen Bocke nicht nur die Pferde zu beherrschen hat, sondern auch die Räder mit ihren vielen Beinen, wie die alten Griechen die Radspeichen nannten. Dazu wird der Wagen nach dem Anbringen der zum Bocke gehörigen Eisenteile mit einer Bremsvorrichtung ausgerüstet, deren Übersetzungen ungefähr ein Zehntel des Gewichts des vollbeladenen Wagens ausmachen. Beim Pavillonwagen, der vollbeladen durchschnittlich 1 600 kg wiegt, müßte also im ganzen eine 160fache Übersetzung vorhanden sein, was auch ungefähr zutrifft, da die Hebellängen und die Steigung der Spindel (Verz. Nr. 90) so bemessen sind, daß sich bei der Kurbel (Verz. Nr. 91) und beim Bremshebel (Verz. Nr. 92) entsprechende Übersetzungen ergeben. Die Bremsvorrichtung, deren sämtliche Bestandteile außen am Wagen angebracht sind, und deren Hebel (Verz. Nr. 92) durch eine mit Gelenkband (Verz. Nr. 93) ver-

sehene Bride (Verz. Nr. 94) an der Hinterachse befestigt ist, wirkt in der Weise, daß der mit Trägern (Verz. Nr. 95) am Kasten hängende, quer vor den Hinterrädern liegende, durch den Zugwinkel (Verz. Nr. 96) mit dem Bremshebel (Verz. Nr. 92) verbundene Spannbalken (Verz. Nr. 97) mit den gußeisernen Spannplatten (Verz. Nr. 98) gegen die Radreifen gepreßt wird. Die vierteilige Zugstange (Verz. Nr. 99), die die Mutter (Verz. Nr. 100) der rechtsläufigen, in ihrem Gehäuse (Verz. Nr. 101) liegenden Mechanikschraube (Verz. Nr. 90) gabelartig umfaßt und mit dem Bremshebel (Verz. Nr. 92) verbindet, ist an dem Hebel mit einem Reglungsstück (Verz. Nr. 102) zum Verkürzen und Verlängern des Bremszuges und da, wo sie die Richtung ändert, mit Übertragungswinkeln (Verz. Nr. 103) so am Kasten befestigt, daß beim Gebrauch der Spannung in den Gelenken keine Klemmungen entstehen. Bei der Fahrt auf steilen Wegstrecken darf sich das Begleitpersonal jedoch nicht ausschließlich auf die vom Bocksitz aus bequem zu handhabende Bremsvorrichtung verlassen, sondern es hat neben dem mäßigen Gebrauch dieser Vorrichtung den stets mitzuführenden Radschuh zu unterlegen, der früher und bis vor nicht allzu langer Zeit das einzige Mittel war, um ein Wagenrad zu bremsen und so die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern. Alle Beschläge, die vorerst nur probeweise und ungefeilt am Wagen angebracht wurden, werden nun wieder abgebrochen, zurechtgefeilt und endgültig angeschraubt. Damit ist die Schmiedearbeit vollendet. Gleichzeitig mit den Schmiedearbeiten, von denen hier nur die wichtigsten erwähnt wurden, ist auch die Schlosserarbeit fertig geworden, die in der Hauptsache im Anbringen der Schlösser, Riegel, Schlagleisten, Gelenkbänder, Türgriffe, Türgriffgehäuse, Laternenstützen und den Vorrichtungen zum Aufhängen der Kurstafeln und des Briefkastens besteht. Die unter den Eisenteilen liegenden Holzteile werden vor dem Anschlagen mit dicker Ölfarbe gut bestrichen. Jetzt legt der Wagner die letzte Hand an, indem er die Holzteile fertig ausschafft und verputzt und die Sitze (Verz. Nr. 39) sowie die den Kasten in zwei Räumlichkeiten (Vorderabteil und Innenabteil) trennende Zwischenwand (Verz. Nr. 40) einsetzt, wodurch der Wagen ein gefälliges, sauberes Aussehen bekommt, dem eine behagliche innere Ausstattung entspricht. Der Wagen erhält dann noch die Vorrichtung zum Anschirren von 2 Zugtieren, indem die Deichsel, an deren Zunge sich die Nagelschilde 50b und die Anstoßplatte 50c und an deren Spitze sich die Zwinge 50d, die Schutzbleche 50e, die Deichselnase 50f, der Kettenring 50g und die Aufhaltketten 50h befinden, eingepaßt und mit dem Deichselnagel 50a in der Schere (Verz. Nr. 60) befestigt wird, und indem die Wagscheiter, deren Beschläge aus der Kappe 51a, dem Ringe 51b und den Haken 51c bestehen, in die Sprengwaghaken (Zughaken) eingehängt werden.

Ist das Ergebnis der ersten Abnahme, die jetzt stattfindet, befriedigend oder sind nur unbedeutende Nacharbeiten nötig, um allen Anforderungen zu genügen, so wird der Wagen dem Maler und, nachdem dieser den mehrmaligen Ölfarbenanstrich bis zum Schleiflack und bis zum Lackieren der Fensterrahmen ausgeführt und den Anstrich zum Schutze gegen die Fäulnis auch auf sämtliche Holzteile im Wageninnern ausgedehnt hat, dem Sattler übergeben. Da es sich im vorliegenden Fall um einen ungepolsterten Sommerwagen mit Sitzen aus amerikanischen Holzauflagen handelt, beschränken sich die Arbeiten des Sattlers auf das Anbringen der Packdecke aus getränkter Leinwand, die Lieferung der Packstricke, die Anfertigung des wegnehmbaren Bockkissens, dessen Rahmen vom Wagner geliefert wurde, des Fußsacks, der Schlüsseltasche, des Peitschenstiefels, des Bremsstangendeckleders, der Tür- und Fensterriemen und der Vorhänge. Nach Ausführung der Sattlerarbeit und nach dem Einsetzen der Fensterscheiben beendigt der Maler den in den eidgenössischen Farben gehaltenen Anstrich. Bei dem Anlaß wird der Wagen mit dem schweizerischen Landeswappen und mit dem Posthorn geschmückt, in dem wir heute noch die Verkörperung der Post erblicken, obwohl seine Verwendung einer längst entschwundenen Zeit angehört. In dem Zusammenhang mag erwähnt werden, daß die schweizerischen Kantone als Inhaber des Postregals bis zum

Jahre 1849, also bis zum Übergang des Postwesens an den Bund, ihre besonderen Postsignale hatten, und daß in einzelnen Kantonen außerdem das Blasen bestimmter Unterhaltungsstücke vorgeschrieben war. Nach jener Zeit ertönte das Geschmetter und der vom Zauber schlichter Volksweisen erfüllte Gesang des Posthorns immer seltener. Daran vermochte bei der zunehmenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes auch der Umstand nichts zu ändern, daß das Posthorn bald nach der Übernahme des Postwesens durch den Bund als Bestandteil der Ausrüstung der Postillione erklärt wurde und kein Postillion ohne das Posthorn im Dienste der regelmäßigen Eilwagen und Extraposten erscheinen durfte. Während im Jahre 1861 noch 26 Postillione mit den in dem Kreisschreiben des Postdepartements vom 2. Christmonat 1853 über die Einführung der Posthörner ausgesetzten Belohnungen von 10 und 20 Fr. für gutes Posthornblasen bedacht werden konnten, wurde 10 Jahre später nur noch eine, die letzte



Umladen von Postwagen auf Schlitten.

Belohnung ausgerichtet. Dessenungeachtet ließ auch seither noch da und dort ein Postillion sein »Posthörnle« erschallen. So vor Jahren drunten am Limmatstrand, auf der an den sonnigen Halden der Lägern nach Baden führenden Poststraße, so droben in der hohen Alpenwelt, z. B. bei den Fahrten der Umbrailpost. Da erfreute man sich noch kurz vor Kriegsausbruch der melodischen Posthorntöne, nicht ahnend, wie bald der rauhe Kriegsbesen dieses Stück Poesie vom Stilfserjoch herabfegen sollte.

Wenn das eidgenössische Wappen, überragt vom Sinnbild der Post in Gestalt des friedlichem Verkehr rufenden Posthorns, am Wagen erglänzt, ist der Bau vollendet: zur zweiten Abnahme steht die »gelbe Postkutsche« fertig. So wird unser Postwagen im Volksmund genannt, weil er (ganz im Gegensatz zu den feldgrauen Wagen der Feldpost, Abb. I, 42 und 43) weithin sichtbar gekennzeichnet ist durch den in schwarz und gelb, vorherrschend aber in gelb gehaltenen, aus der Zeit des fürstlich Thurn-und-Taxischen Reichspostbetriebs überlieferten Anstrich. Wird der neue Wagen abgenommen, so folgt seine Indienststellung und nach der Probezeit von 6 Monaten die dritte Abnahme. Zeigt sich hierbei, daß keine Mängel entstanden sind, die zu Lasten

des Lieferers fallen, so ist der Wagen endgültig angenommen, und die Gewährleistung von 10 v H des Lieferpreises wird ohne Abzug ausgezahlt.

Die Postfuhrwerke halten durchschnittlich 20 bis 25 Jahre, oft aber viel längere Zeit im Betrieb aus. Die ältesten der gegenwärtig in Verwendung stehenden Wagen und Schlitten stammen aus dem Anfang der siebziger Jahre. Im allgemeinen darf die Dauerhaftigkeit der Postwagen, einschließlich derjenigen, die jahraus, jahrein gebraucht werden, verhältnismäßig groß genannt werden, wenn man in Betracht zieht, daß nicht allein Standfestigkeit, Bequemlichkeit für die Reisenden und große



Albulahospiz (Graubünden) vor der Eröffnung der Albulabahn.

sichere Räume für das Gepäck und für die Postsendungen, sondern auch gefällige und leichte Bauart zu den unerläßlichen Anforderungen gehören. Die Lebensdauer der Postfuhrwerke bildet jedoch keinen sicheren Maßstab für ihre wirklichen Leistungen, da diese je nach den verschiedenartigen Verkehrs- und Straßenverhältnissen sehr ungleich sind.

Eine ganz erhebliche Verminderung erfuhren die Leistungen der Postfuhrwerke infolge des Krieges. Bei seinem Ausbruch, mitten im Hochsommer 1914, wurden die meisten Sommerwagen ins Innere des Landes zurückgezogen und außer Gebrauch gesetzt. Das fiel in eine Zeit, als gerade die Wagen, die schon durch ihre äußere Erscheinung zur Volkstümlichkeit des schweizerischen Postkursbetriebs und zur Belebung der heimatlichen und der zwischenstaatlichen Beziehungen beitrugen, berufen waren, sich ihres Ansehens würdig zu zeigen und die großen Anforderungen des damals in erfreulicher Entwicklung begriffenen Verkehrs zu erfüllen. Wie ungern z. B. in Italien der schweizerische Postwagen vermißt würde, wie sehr man sich durch seine langjährigen, treuen Dienste daran gewöhnt hatte, in ihm einen Angehörigen zu erblicken, zeigte sich darin, daß man die schweizerischen Postfuhrwerke, die wegen der nach Kriegsausbruch eingetretenen Verkehrsverminderung in Clefen überflüssig ge-

worden und daher in die Schweiz zurückzuführen waren, nicht mehr fortlassen wollte. Erst durch Verhandlungen gelang es, die Fuhrwerke heimwärts zu schaffen, nachdem sie in Villa di Chiavenna längere Zeit zurückbehalten worden waren, obwohl die guten Beziehungen der beiden Länder nie daran zweifeln ließen, daß die schweizerische Postverwaltung auch fernerhin mit einer genügend großen Anzahl Postwagen für die Aufrechthaltung des Verkehrs mit Italien besorgt sein werde.

Für die Pflege und den Unterhalt der Postfuhrwerke werden keine Kosten gescheut, solange sie sich noch lohnen. Ist dies aber einmal nicht mehr der Fall, so



Albulapost (Kt. Graubünden).

regt sich umsonst etwas wie Anhänglichkeit an die alten Gefährte. Sie werden ohne Gnade ausgesondert und bei Gelegenheit gewöhnlich auf Abbruch verkauft.

Was der schweizerische Personenpostwagen gewesen ist, wird aber nicht sobald in Vergessenheit geraten. Daß seiner überall, namentlich in Gegenden, deren Bewohner ein gut Stück ihres Lebenswegs mit ihm zurückgelegt haben, und in den vielen Ortschaften, wo sein Erscheinen das wichtigste Ereignis des Tages bildete, noch lange gedacht wird, zeigt sich besonders dadurch, daß die Bevölkerung es sich jeweils nicht nehmen läßt, ihrem Postwagen unter großer Beteiligung das letzte Geleit zu geben, wenn er auf Nimmerwiedersehen aus ihrem Kreise scheidet.

Tafel I.

Die verschiedenen Gattungen der zur Zeit des Kriegsausbruchs im Besitz und Betrieb der schweizerischen Postverwaltung befindlichen bespannten Fuhrwerke.

Größe 1 : 75.

Abb. 1.



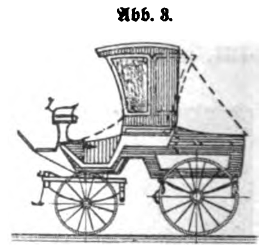
Zweiplätziger Bernerwagen.

Abb. 2.



Zweiplätziger Bernerwagen, neue Bauart.

Abb. 3.



Zweiplätziger Bergwagen.

Abb. 4.



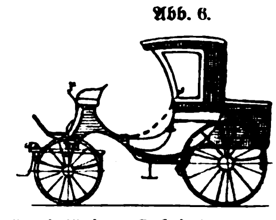
Zweiplätziger Kabriolettwagen mit großem Koffer.

Abb. 5.



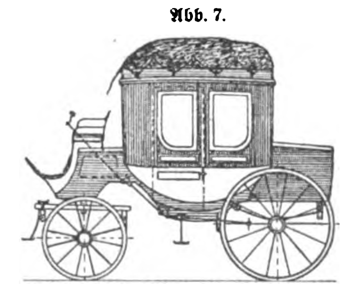
Zweiplätziges Paket-Kabriolett.

Abb. 6.



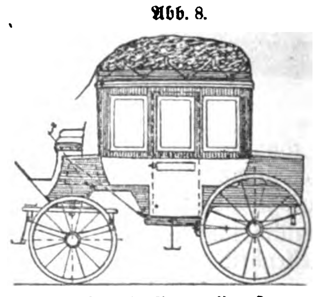
Zweiplätziger Kabriolettwagen.

Abb. 7.



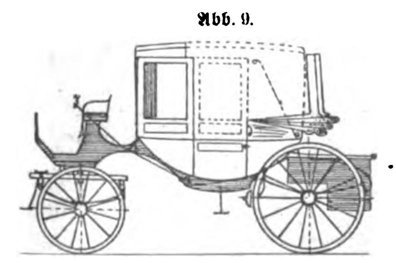
Vierplätzige Berline, runde Form.

Abb. 8.



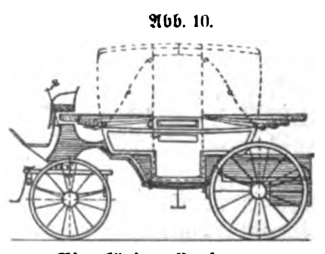
Vierplätzige Berline, eckige Form.

Abb. 9.



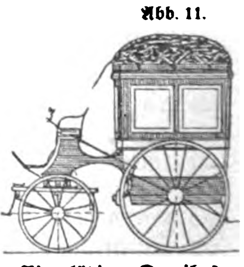
Vierplätzige Kalesche.

Abb. 10.



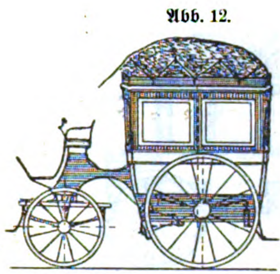
Vierplätziger Landauer.

Abb. 11.



Vierplätziger Omnibus.

Abb. 12.



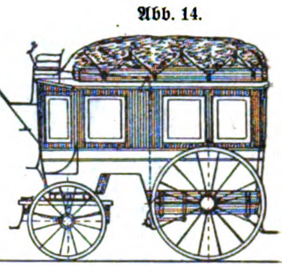
Sechsplätziger Omnibus.

Abb. 13.



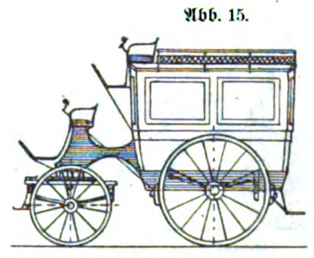
Sechsplätziger Omnibus mit Packabteil vorn.

Abb. 14.



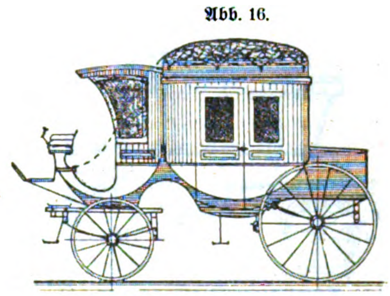
Siebenplätziger Kupeeomnibus.

Abb. 15.



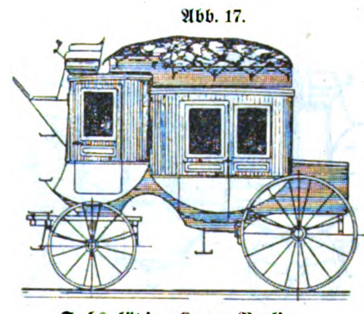
Acht- bis zwölfplätziger Omnibus.

Abb. 16.



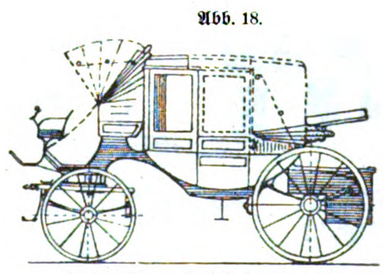
Sechsplätzige Kabriolett-Berline.

Abb. 17.



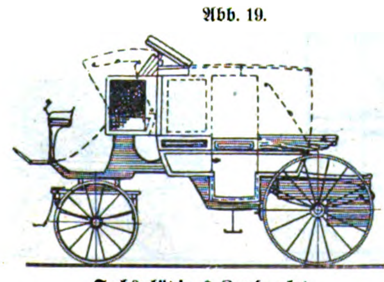
Sechsplätzige Kupee-Berline.

Abb. 18.



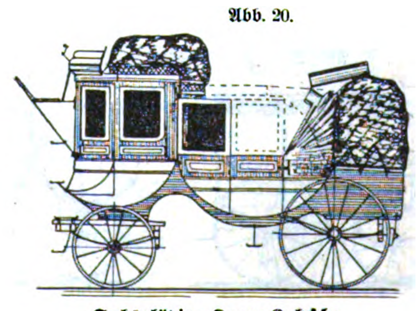
Sechsplätzige Kabriolett-Kalesche.

Abb. 19.



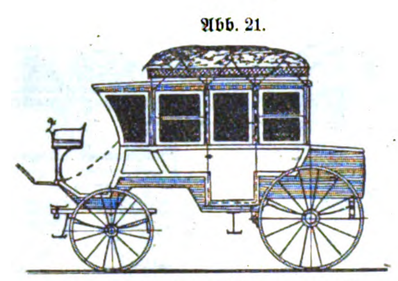
Sechsplätziges Landaulet.

Abb. 20.



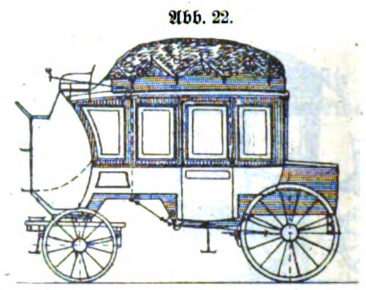
Sechsplätzige Kupee-Kalesche.

Abb. 21.



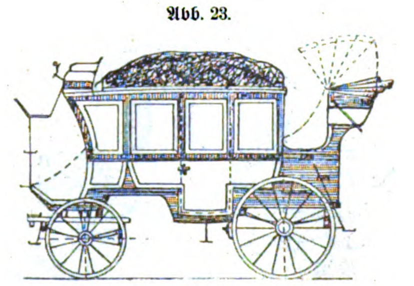
Sechsplätziger Pavillonwagen mit niedrigem Bocksitz.

Abb. 22.



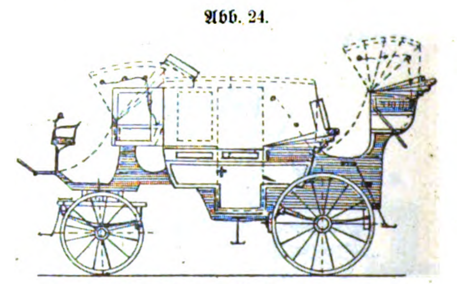
Sechsplätziger Pavillonwagen mit hohem Bocksitz.

Abb. 23.



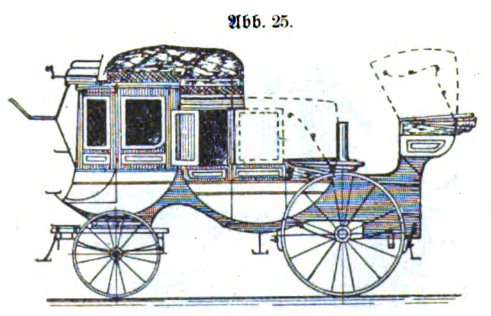
Achtplätziger Pavillonwagen.

Abb. 24.



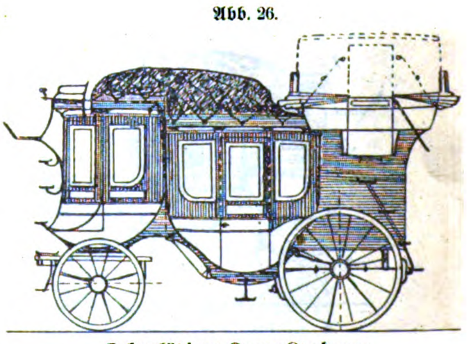
Achtplätziges Landaulet.

Abb. 25.



Achtplätziger Kupee-Landauer.

Abb. 26.



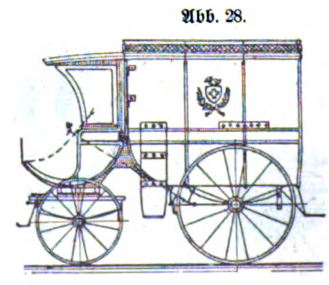
Zehnplätziger Kupee-Landauer.

Abb. 27.



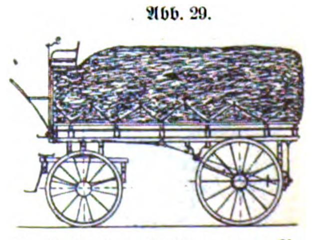
Paketwagen A.

Abb. 28.



Paketwagen B.

Abb. 29.



Zweispänniger Brückenwagen C.

Abb. 30.

Zweiplätziger Bergschlitten.

Abb. 31.

Zweiplätziger Kursschlitten.

Abb. 32.

Zweiplätziger Kabriolettschlitten.

Abb. 33.

Vierplätziger Bergschlitten.

Abb. 34.

Vierplätziger Berlinenschlitten (Koffer hinten).

Abb. 35.

Vierplätziger Berlinenschlitten (Koffer vorn).

Abb. 36.

Vierplätziger Kaleschenschlitten.

Abb. 37.

Sechsplätziger Omnibusschlitten.

Abb. 38.

Paketschlitten A.

Abb. 39.

Paketschlitten B.

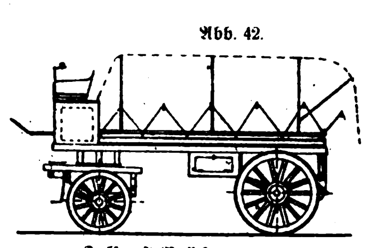
Abb. 40.

Gepäckschlitten.

Abb. 41.

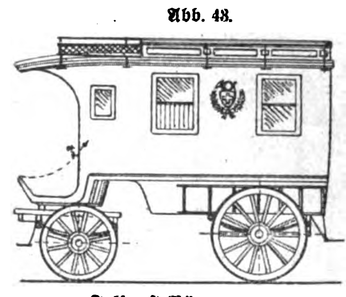
Gepäckschlitten.

Abb. 42.

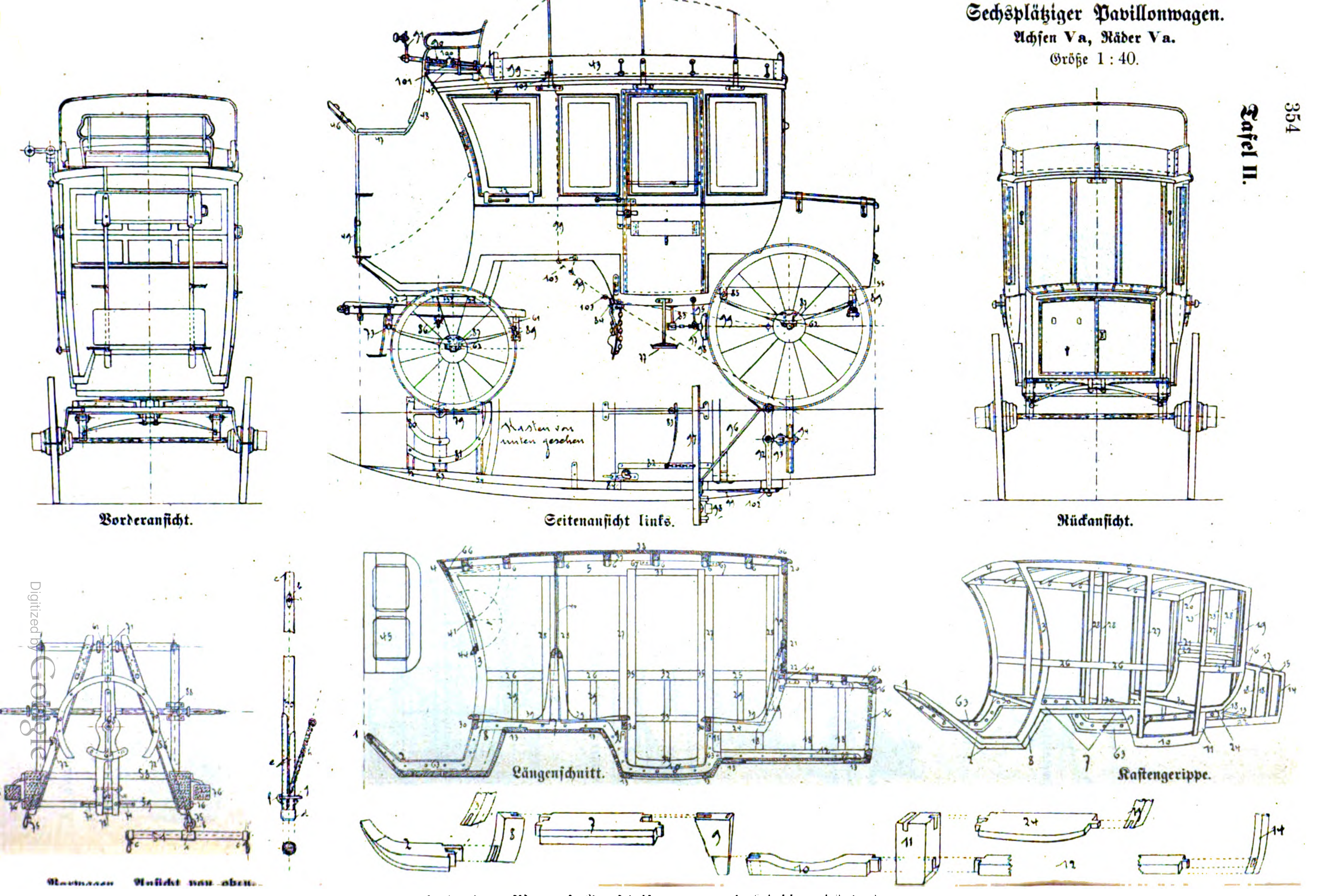


Feldpost-Brückenwagen.

Abb. 43.



Feldpost-Bürowagen.


Sechsplätziger Pavillonwagen.
Achsen Va, Räder Va.
Größe 1 : 40.
Tafel II.
Kasten von unten gesehen
Vorderansicht.
Seitenansicht links.
Rückansicht.
Längenschnitt.
Kastengerippe.
Ansicht von oben.

Verzeichnis der Wagenbestandteile. (Zu Tafel 11 gehörig.)

Nr.	Stück	Gegenstand
1	1	Fußquerholz am Vorderabteil.
2	2	Vorderabteilfüße mit Beigeschwell.
3	2	Vorderabteilsäulen.
4	1	Vorderer Spriegel
5	2	Himmelhölzer mit Wasserleiste.
6	7	Verdeckspriegel.
7	2	Vordere Sitzschweller mit Beigeschwell.
8	2	Verbindungsschweller vorn am Rank.
9	2	Verbindungsschweller hinten am Rank.
10	2	Eintrittsschweller.
11	2	Hintere Verbindungsschweller.
12	2	Packkofferschweller.
13	6	Bodenquerhölzer.
14	2	Ecksäulen.
15	2	Himmelhölzer.
16	1	Obere Querleiste.
17	2	Spriegel.
18	6	Rippen.
19	2	Rückwandsäulen.
20	1	Obere Rückwandquerleiste.
21	1	Mittlere Rückwandquerleiste.
22	1	Untere Rückwandquerleiste.
23	2	Rückwandrippen.
24	2	Hintere Sitzschweller.
25	2	Hintere Armlehnen.
26	2	Vordere Armlehnen.
27	4	Türsäulen.
28	6	Fenstersäulen (4 vordere und 2 hintere).
29	6	Seitenrippen (2 am Vorderabteil und 4 am Innenabteil).
30	3	Sitzquerhölzer.
31	2	Obere Querhölzer an den Türen des Innenabteils.
32	2	Armlehnen an den Türen des Innenabteils.
33	2	Kreuze an den Türen des Innenabteils.
34	2	Türgeschwelle an den Türen des Innenabteils.
35	2	Säulen an den Türen des Innenabteils.

Nr.	Stück	Gegenstand
36	1	Packkoffertür, bestehend aus 2 Flügeln mit je 2 Säulen, 2 Querleisten und den nötigen Rippen.
37		Dachbretter.
38		Dachschutzbretter.
39	3	Sitze.
40	1	Zwischenwand.
41		Klappfensterrahmen für das Vorderabteil.
42		Fensterrahmen.
43	1	Verdeckrahmen.
44	1	Fußsackstange.
45	1	Bocksitzrahmen.
46	1	Vorderes Bockfußbrett.
47	1	Unteres Bockfußbrett.
48	1	Fersenbrett.
49	1	Kotbrett.
50	1	Deichsel.
a)	1	Deichselnagel.
b)	2	Nagelschilde.
c)	1	Anstoßplatte.
d)	1	Zwinge.
e)	2	Schutzbleche.
f)	1	Deichselnase.
g)	1	Kettenring.
h)	2	Aufhaltketten.
51	2	Wagscheiter.
a)	1	Kappe.
b)	1	Ring.
c)	2	Haken.
52	1	Vorderer Obergestellträger.
53	1	Mittlerer Obergestellträger.
54	1	Hinterer Obergestellträger.
55	1	Hinterer Federträger.
56	1	Linker Seitenarm.
57	1	Rechter Seitenarm.
58	1	Hintere Sprengwage.
59	1	Vordere Sprengwage.
60	1	Deichselschere.
61	1	Federnstöckli für die Querfeder.
62	4	Federnstöckli für die Längsfedern.
63	2	Kastenspangen.

Nr.	Stück	Gegenstand
64	2	Vordere Kofferwinkel.
65	2	Hintere Kofferwinkel.
66	4	Kastenwinkel.
67	2	Spriegelschienen.
68	1	Unteres Schalenblech.
69	1	Kleiner unterer Scheibenkranz.
70	1	Großer unterer Scheibenkranz.
71	1	Verbindungsschiene.
72	2	Gestellarmschienen.
73	2	Vordere Federhände.
74	2	Deichselbügel.
75	2	Sprengwaghaken.
76	4	Gestellfußtritte.
77	2	Fußtritte des Innenabteils.
78	1	Deichselbrücke.
79	1	Oberes Schalenblech.
80	1	Kleiner oberer Scheibenkranz.
81	1	Großer oberer Scheibenkranz.
82	2	Bodenspangen.
83	1	Spannfeder.
84	1	Radschuhhaken.
85	2	Hintere Federhände.
86	1	Achsnagel.
87	8	Briden.
88	4	Bridenblätter.
89	8	Hängtaschen.
90	1	Spindel (Mechanikschraube)
91	1	Kurbel.
92	1	Bremshebel.
93	1	Gelenkband.
94	1	Achsbride.
95	2	Spannbalkenträger.
96	1	Zugwinkel.
97	1	Spannbalken.
98	2	Spannplatten.
99	1	Zugstange.
100	1	Mutter.
101	1	Gehäuse.
102	1	Reglungsstück.
103	3	Übertragungswinkel.

Zur Frage, wer die Kosten für das Niederlegen von Telegraphenleitungen bei Baumfällungen zu tragen hat.

In einem Schreiben vom 13. Februar 1917 teilte der Rittergutsbesitzer v. Tr. dem Fernsprechamt in H. mit, daß eine Reihe ihm gehöriger Bäume in unmittelbarer Nähe der Reichs-Telegraphenlinien an der Berlin–Frankfurter Kunststraße trocken geworden sei und gefällt werden müsse. Gleichzeitig beantragte er, die Drähte vorübergehend niederzulegen, damit die Bäume beim Umhauen nicht auf die Telegraphenleitungen fielen. Die Reichs-Telegraphenverwaltung erklärte sich bereit, dem Antrag stattzugeben, sofern v. Tr. die der Reichskasse durch das Niederlegen der Leitungen entstehenden Kosten erstatten würde. v. Tr. lehnte jedoch die Übernahme der Kosten ab. Die morschen Bäume blieben zunächst weiter stehen.

Ende Oktober 1917 senkte sich bei einem Sturm ein Baum und zerriß eine Fernsprechleitung. Daraufhin teilte v. Tr. der Reichs-Telegraphenverwaltung Mitte November 1917 mit, er beabsichtige nunmehr, die morschen Bäume fällen zu lassen. Die Reichs-Telegraphenverwaltung legte die Leitungen Ende November 1917 nieder, schaltete sie vorübergehend in ein Kabel um und richtete sie nach Fällung der Bäume wieder auf. Hierdurch entstanden der Reichs-Telegraphenverwaltung rund 375 Mark Kosten.

v. Tr. weigerte sich, diese Kosten zu erstatten. Die Reichs-Telegraphenverwaltung erhob bei dem Amtsgericht in A. Klage auf Erstattung der Kosten. Zur Begründung ihres Anspruchs machte sie folgendes geltend:

> Dem Eigentümer morscher Bäume, die sich auf öffentlichen Wegen oder in deren Nähe befinden und umzubrechen drohen, läge die Pflicht ob, dafür zu sorgen, daß Beschädigungen und Gefährdungen Dritter und ihres Eigentums verhütet werden. Diese Pflicht des Baumeigentümers ergäbe sich gegenüber den diese Wege als Verkehrsmittel benutzenden Dritten aus § 823 Abs. 1 BGB., gegenüber den Telegraphenlinien der Reichs-Telegraphenverwaltung aus § 823 Abs. 1 und 2 BGB. in Verbindung mit den besonderen Vorschriften über den Schutz der Reichs-Telegraphenlinien (§§ 317, 318 StGB.). Schon vor dem Eintritt einer Beschädigung Dritter, insbesondere der Reichs-Telegraphenlinien, sei der Eigentümer der Bäume zu Maßnahmen verpflichtet, die geeignet seien, den gefahrdrohenden Zustand zu beseitigen. Hierzu müßte er u. U. die Bäume fällen lassen; die dadurch entstehenden Kosten hätte er selbst zu tragen. Sei die Entfernung der Bäume ohne Beschädigung der Reichs-Telegraphenlinien nur möglich, wenn die Reichsleitungen verlegt oder mindestens bewacht werden, so gehörten die Kosten, die durch derartige Maßnahmen verursacht würden, zu den Kosten des Baumfällens selbst; mithin habe der Eigentümer der Bäume diese Kosten zu tragen und, wenn sie von einem anderen — wie hier von der Reichs-Telegraphenverwaltung — verauslagt seien, diesem zu erstatten. Dies ergäbe sich aus den Grundsätzen über Geschäftsführung und ungerechtfertigte Bereicherung und folge im vorliegenden Fall auch aus dem vom Beklagten unter dem 13. Februar 1917 gestellten Antrag auf Niederlegung der Reichsleitungen.

Das Amtsgericht in A. wies die Klage ab. Die Reichs-Telegraphenverwaltung legte Berufung ein. Das Landgericht verurteilte unter Abänderung des ersten Urteils den Eigentümer der Bäume, die Kosten der Niederlegung der Telegraphenanlagen zu tragen.

Aus den Entscheidungsgründen:

> »Ein Auftragsverhältnis ist zwischen den Parteien nicht zustandegekommen, da sich der Beklagte unstreitig stets geweigert hat, die Kosten

der Leitungsniederlegung zu erstatten, und die Parteien somit über einen wesentlichen Punkt des Vertrags nicht einig geworden sind. Dagegen ist der Klageanspruch aus dem Gesichtspunkt der auftraglosen Geschäftsführung gerechtfertigt. Als Eigentümer der morschen Bäume, von denen einer sogar unstreitig bereits eine Leitung zerrissen hatte, war der Beklagte gemäß §§ 823 Abs. 1, 1004 BGB. verpflichtet, den entstandenen Schaden zu ersetzen und den noch weiterhin Gefahr drohenden Zustand zu beseitigen, der für die Telegraphenleitungen und für deren ordnungsmäßige Benutzung durch die Allgemeinheit infolge des weiteren Verfallens der morschen Bäume bestand. Dem Kläger stand sonach gegen den Beklagten ein Anspruch zu, dessen Erfüllung im öffentlichen Interesse lag.

Unstreitig konnte die Beseitigung der hier fraglichen Bäume nicht ohne Niederlegung der Leitungen erfolgen. Mußte der Kläger diese daher zwar dulden, so war er aber nicht verpflichtet, auch die Kosten der Niederlegung zu tragen. Letztere ist rechtlich ein Geschäft, dessen Besorgung vor und zur Beseitigung der Bäume vorgenommen werden mußte und welches damit in den Pflichtenkreis des Baumeigentümers fiel, während den Kläger nur eine Duldungspflicht treffen konnte. Der Beklagte hatte demnach die Pflicht, die Leitungen auf seine Kosten niederlegen zu lassen, eine Pflicht, die zweifellos im öffentlichen Interesse lag. Daher war sein Wille, die Kosten der Niederlegung nicht zu tragen, nicht beachtlich (§ 679 BGB.). Der Kläger kann sie gemäß § 683 BGB. ersetzt verlangen. ...«

(Urteil des Landgerichts III Berlin vom 19. April 1920 — 18. S. 69. 19 —).

Kleine Mitteilungen.

Schadenshaftung der Bahn bei Plünderung von Eisenbahnfrachtgut während der Revolutionsunruhen. Für das Eisenbahnfrachtrecht ist eine Entscheidung von ganz besonderer Bedeutung, die jetzt das Reichsgericht gefällt hat. Danach kann sich die Eisenbahn von ihrer Haftung für Verlust von Frachtgut, das bei Plünderungen anläßlich politischer Unruhen geraubt worden ist, nicht einfach durch den Hinweis befreien, daß höhere Gewalt vorliege; sie haftet vielmehr, wenn an einem Orte bereits tagelang Plünderungen stattgefunden haben, für die dabei beraubten Eisenbahnfrachtgüter, da sie solche wegen der herrschenden Unruhen diesem Orte nicht hätte zuführen sollen. Der sehr bemerkenswerte Streitfall betraf folgenden Sachverhalt.

Die Schauspielerin O. gab am 13. November 1918 bei der Eisenbahn in Düsseldorf einen Schließkorb als Eilgut zur Beförderung nach Bremen auf. Der Korb ist unterwegs auf dem Bahnhof in Neuß durch Banden plündernder Soldaten und Einwohner seines ganzen Inhalts im angeblichen Werte von 4 060 ℳ beraubt worden. Die Eisenbahnverwaltung lehnte, da höhere Gewalt vorliege, und sie demnach nicht hafte, eine Entschädigung ab, ist aber auf die Klage der geschädigten Schauspielerin vom Landgericht Elberfeld und vom Oberlandesgericht Düsseldorf dem Grunde nach zum Schadensersatz verurteilt worden. In seinen Entscheidungsgründen führt das Oberlandesgericht aus: »Mit Unrecht beruft sich der beklagte Eisenbahnfiskus auf den Befreiungsgrund, daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht worden sei. Nach der Rechtsprechung und begrifflich sind unter höherer Gewalt alle von außen, d. h. außerhalb des Betriebsunternehmens, kommenden Eingriffe zu verstehen, die nach menschlicher Einsicht nicht vorauszusehen sind, und deren Eintritt und Wirkungen auch durch die zweckmäßigsten Vorkehrungen nicht abgewendet werden können. Es kommt

demnach nur darauf an, ob es dem Beklagten bei den gegebenen Verhältnissen trotz Anwendung der äußersten Sorgfalt und Vorsicht nicht möglich war, das schädigende Ereignis, also hier die Beraubung des Gutes, abzuwenden. An dieser durch die besonderen außergewöhnlichen Umstände gebotenen Sorgfalt und Umsicht hat es aber der Beklagte fehlen lassen. Die Gewalttätigkeiten und Plünderungen in Neuß hatten bereits am 9. November 1918 eingesetzt und ununterbrochen bis zum 24. November gedauert. Da lag es nahe und war Pflicht des Beklagten, die Zufuhr von Gütern nach Neuß nach Möglichkeit einzuschränken. Insbesondere konnten den Beamten des Beklagten in Düsseldorf, also in unmittelbarer Nähe, die Zustände in Neuß nicht unbekannt bleiben, zumal da der Verkehr während der kritischen Zeit ungestört aufrechterhalten blieb. Welche Maßnahmen der Beklagte zu treffen hatte, um den Bahnhof in Neuß für den Transport der zum Durchgang bestimmten Güter zu umgehen, mußte seinem Ermessen anheimgestellt werden. Ließ sich das nicht ermöglichen, so mußte der Beklagte jedenfalls am 13. November, nachdem die Unruhen bereits tagelang gedauert hatten und ihr Ende noch nicht abzusehen war, die Annahme von Gütern, die den Weg noch über Neuß nehmen mußten, bis auf weiteres ablehnen. Von einem mitwirkenden Verschulden der Klägerin selbst kann keine Rede sein. Auch wenn sie von den Vorgängen in Neuß unterrichtet gewesen sein sollte, durfte sie doch ohne weiteres davon ausgehen, daß es Sache des Beklagten sei, darüber zu befinden, ob die Sendung auf dem Transport besonders gefährdet sei. Erfolgte aber die vorbehaltlose Annahme des Gutes, so war für die Klägerin ohne weiteres die Annahme begründet, daß eine solche Gefährdung nicht zu befürchten sei. Hiernach kann sich der Beklagte nicht auf höhere Gewalt berufen, muß vielmehr der Klägerin gemäß § 456 HGB. und § 84 der Eisenbahnverkehrsordnung den entstandenen Schaden ersetzen«. Das Reichsgericht hat das oberlandesgerichtliche Urteil bestätigt. (Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen vom 15. Mai 1920 I. 67/20. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, Nr. 41, S. 481.)

Zuverlässigkeit der Postbestellung vor dem Krieg ist Beweisgrund für die Ankunft abgesandter Briefe. (Entscheidung des Oberlandesgerichts in P., 2. Zivilsenat, vom 11. März 1918.)

Aus den Gründen. Die Klägerin erhebt Anspruch auf einen Teil der Versicherungssumme, die durch den Tod ihres Mannes fällig geworden sein soll. Die Beklagte wendet ein, daß das Versicherungsverhältnis durch die Kündigung vom 15. Januar 1914 erloschen sei. Dies trifft zu. Die Klägerin stellt zwar in Abrede, daß jene Schreiben ihrem Manne zugegangen seien. Dieser kann nicht vernommen werden, da er verstorben ist. Das Bestreiten, wofür die Klägerin keine tatsächlichen Unterlagen angeführt hat, verdient gegenüber den eingehenden Behauptungen der Beklagten und dem Zeugnis des B. keine Beachtung. Danach ist davon auszugehen, daß das erste Schreiben am 13. November 1913 verfaßt und nach dem Vermerk auf der Beitragsquittung auch zur Post gegeben worden ist. Das Kündigungsschreiben vom 15. Januar 1914 ist von Berlin abgesandt und der Abgang ist im Portobuch der Beklagten vermerkt worden. Beide Briefe sind nicht zurückgekommen. Bei der Zuverlässigkeit der postalischen Bestellung vor Beginn des Krieges muß deshalb als erwiesen gelten, daß der Ehemann H. die Schreiben auch erhalten hat. (Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht 1919, Heft 4, S. 339/340.)

Neue japanische Schiffahrtslinien. Die Nippon Yusen Kaisha hat beschlossen, ihren geplanten »Um-die-Welt-Dienst« nunmehr durchzuführen. Es handelt sich um zwei Linien, die in entgegengesetzter Richtung befahren werden. Die eine Linie nimmt Hongkong zum Ausgangspunkt, fährt über Singapore,

Colombo, Suez, Genua oder Marseille nach New York, von dort durch den Panamakanal über San Franzisko, Yokohama nach Hongkong. In umgekehrter Richtung wird der bereits bestehende Dienst Hongkong—New York über Panama aufrechterhalten und auf der Rückfahrt über Suez, Colombo, Singapore nach Hongkong ausgedehnt. Zunächst sind vierwöchentliche Fahrten in Aussicht genommen. (Hansa 1920, Nr. 26.)

Weltschiffbau am 31. März 1920. Nach Lloyds Register befanden sich (außer in Deutschland) Dampfer über 100 Brutto-Register-Tonnen und Segler über 50 Brutto-Register-Tonnen im Bau:

in	Dampfer und Motorschiffe		Segler		Zusammen
	Zahl	Br. R. T.	Zahl	Br. R. T.	Br. R. T.
Großbritannien	825	3 382 931	40	11 494	3 394 425
Vereinigte Staaten:					
Atlantische Küste	277	1 591 127	19	11 040	2 573 298
Golfküste	47	203 393	5	9 800	
Pazifische Küste und	95	506 163	32	78 400	
Große Seen	60	173 375	—	—	
Britische Kolonien:					
Kanada, Große Seen	17	41 318	—	—	231 259
Kanada, Küste und	42	122 120	18	6 185	
Andere Kolonien	28	59 882	4	1 754	
Belgien	7	25 640	—	—	25 640
Brasilien	3	5 366	—	—	5 366
China	10	35 325	—	—	35 325
Dänemark	62	114 851	—	—	114 851
Frankreich	60	238 962	5	1 263	240 225
Griechenland	2	1 500	—	—	1 500
Holland	140	366 257	1	324	366 581
Italien mit Triest	118	341 741	47	13 500	355 241
Japan	68	285 676	—	—	285 676
Norwegen	66	89 949	1	500	90 449
Portugal	1	840	8	4 370	5 210
Schweden	67	116 833	6	1 720	118 553
Spanien	23	98 201	1	150	98 351
Zusammen	2 018	7 801 450	187	140 500	7 941 950.

Dies bedeutet gegen Ende Dezember 1919 ein Mehr von etwa 80 000 R. T. Außerhalb Englands waren 4 547 525 R. T. im Bau, das sind 320 000 R. T. weniger als Ende Dezember 1919. Die Abnahme ist auf das Fallen der Ziffern

in den Vereinigten Staaten (393 000 R. T. weniger) zurückzuführen. Dagegen haben Italien 41 000 R. T., Holland etwa 38 000 R. T. und Frankreich 43 000 R. T. mehr im Bau. Nach den Vorschriften des britischen Lloyd sollen 4 966 512 R. T. gebaut werden, und zwar 2 648 563 R. T. in dem Vereinigten Königreich und 2 317 949 R. T. außerhalb Englands. Ein Vergleich mit den Zahlen vom März 1914 zeigt, daß damals in Großbritannien 1 890 856 R. T. und außerhalb Englands 1 450 208 R. T. im Bau waren, d. h. gegenwärtig werden gegen 1914 etwa $1^1/_2$ Mill. R. T. mehr gebaut, während der nicht englische Schiffbau 3 100 000 R. T. mehr im Bau hat. (Hansa 1920, S. 404.)

Das neue Fernheizwerk von Neukölln, dessen Bau, wie der »Gesundheitsingenieur« schreibt, mit einem Kostenaufwand von rund 2,5 Mill. Mark beschlossen worden ist, soll in Verbindung mit dem städtischen Elektrizitätswerk eine Reihe von städtischen Gebäuden mit Wärme und zum Teil auch mit Warmwasser versorgen. Das Heizwasser soll durch den Abdampf der Turbodynamos im Elektrizitätswerk und durch Frischdampf aus einer Kesselanlage mit Koksgrusfeuerung gewonnen und mit Wärmegraden bis zu 120° durch Umwälzpumpen in die Fernleitungen gedrückt werden. Diese werden in Betonkanäle verlegt, die den Straßenzügen der Stadt folgen. Die Verbindung der Fernleitungen wird durch Schweißen hergestellt; Längenänderungen in den Leitungen wird durch bewegliche Auflager und Stopfbüchsenrohre Rechnung getragen. In den zu beheizenden Gebäuden mischt sich das Heizwasser dem in den Heizkörpern umlaufenden Wasser zu und wird durch besondere Wärmeverteilstellen mit der üblichen Wärme der Schwerkraftheizungen verwendet. Durch die Erhöhung der Wärme des Heizwassers auf 120° wird die mit 1 Liter Wasser fortleitbare Wärmemenge bedeutend vermehrt. Das Werk soll etwa 13 städtische Gebäude versorgen, die bis zu 2,5 km vom Kraftwerk entfernt sind. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß beabsichtigt wird, an das Fernrohrnetz gleichzeitig einige städtische Miethausneubauten anzuschließen, so daß zum erstenmal auch Mietwohnungen in größerem Umfang öffentliche Wärmeversorgung erhalten. Die Anlage soll so gefördert werden, daß sie zum großen Teile schon im kommenden Winter in Betrieb genommen werden kann. (Die Umschau 1919, Nr. 34, S. 540.)

Die Härtebestimmung des Holzes wurde bisher besonders durch Druck vorgenommen. So belastete Bonelli eine Stahlkugel von 1 cm Durchmesser mit 50 kg und bestimmte die Größe der Eindrücke in verschiedene Holzarten. Statt der Kugel verwendete man auch eine kegelförmige Stahlspitze. Ein neues Verfahren gibt Nördlinger an. Er läßt Holzstücke von bestimmtem, gleichem Durchmesser zersägen, zählt die Sägestöße und berechnet die Zahl der auf 1 mm nötigen Stöße. Die Hölzer lassen sich danach in folgende Härtestufen einteilen.

1. Sehr weich: Espe, Pappel, Linde, Weymutskiefer, Weide;
2. weich: Erle, Birke, Essigbaum, Fichte, Kiefer, Lärche, Haselnuß, Lebensbaum, Roßkastanie, Schwarzkiefer und Weißtanne;
3. ziemlich hart: Eberesche, Zeder, Zypresse, Esche, Ulme, Platane, Pflaume, Elsbeere;
4. hart: Apfel, Ahorn, Akazie, Birne, Weißbuche, Edelkastanie, Eiche, Kirsche, Kreuzdorn, Maulbeerbaum, Nußbaum, Rotbuche, Wacholder;
5. sehr hart: Hickory, Hartriegel, Mandelbaum, Mahagonie, Steineiche, Schwarzdorn;
6. äußerst hart: Buchsbaum, Beinholz, Grenadillholz, Olive, Heckenkirsche, Sauerdorn;
7. steinhart: Ebenholz, Teakholz.

(Die Umschau 1920, Nr. 22, S. 370.)

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 11 — Berlin, November — 1920

Zur Geschichte der Hauptpostgrundstücke in Königsberg (Pr.).

Von Rechnungsrat Springer in Königsberg (Pr.).

I. Die älteren Posthäuser.

»Auf der Brücke[1]) die Kaufmannsbörse mit dem kleinen Häuschen der Postbude, woselbst alltäglich um 10 Uhr vormittags und 5 Uhr abends die Kaufleute aus den drei Städten[2]) und die Fremden zusammenkommen, auf und ab gehen, ihre Geschäftsangelegenheiten besprechen und Montags ihre Briefe an auswärtige Kaufleute aufzugeben, Donnerstags aber die Briefe von solchen zu empfangen pflegen«. Mit diesen Worten gibt uns der Reiseschriftsteller Caspar Stein[3]) um 1644 die erste Nachricht über ein dem allgemeinen Verkehr dienendes Posthaus in Königsberg. Auch die nahen Beziehungen zwischen Handel und Postbetrieb kommen zum Ausdruck. Sie waren damals schon, vor drei Jahrhunderten, so innig, daß man Börse und Postamt sogar baulich verbunden hatte, denn die »Postbude« war offenbar ein Anbau, eine sogenannte Abseite[4]), die an die Kneiphöfische Börse[5]) angebaut worden war. Entstanden ist das Posthäuschen wohl gleichzeitig mit der im Jahre 1624 erbauten Börse.

Diese Postanstalt lag zwar nicht ganz im Mittelpunkt der Stadt, aber doch recht günstig im Kneiphof, der nebst der Vorstadt bis zum heutigen Tage der Hauptsitz des Königsberger Großhandels und Geldverkehrs geblieben ist.

---

[1]) Gemeint ist die die Kneiphöfische Langgasse mit der Vorderen Vorstadt verbindende Grüne Brücke. Die Börse stand dort noch bis 1875 auf Pfählen im Pregel.

[2]) Königsberg bestand ehemals aus den drei Städten Altstadt, Kneiphof und Löbenicht, um die sich ein Kranz von »Freiheiten« schloß, die teils fürstlich, teils städtisch waren. Die wichtigste der fürstlichen Freiheiten, die Burgfreiheit, wird uns noch näher beschäftigen, da in ihr das heutige Hauptpostgrundstück liegt.

[3]) Caspar Stein, Peregrinator (um 1644), Übersetzung aus dem Lateinischen von A. Charisius, Königsberg 1911, S. 52/53.

[4]) Abgeleitet von Apsis, Abside.

[5]) Die Altstädische Börse lag auf der Lastadie, dem heutigen Hauptspeicherviertel Königsbergs. Sie ging bereits Ende des 17. Jahrhunderts als solche ein, wurde aber noch bis vor wenigen Jahrzehnten als Speicher benutzt. Fortan diente die Kneiphöfische Börse der ganzen Stadt. Der Löbenicht hat eine eigene Börse nie besessen.

Leiter des Postamts war seit 1643 Hans Bünsing, »Ihre Königl. Mt. in Pohlen und Schweden wie auch Ihr. Churf. Dht. zu Brandenburg und der drei Städte Königsberg bestallter Postmeister«, wie er sich gelegentlich selbst nennt. Bünsing scheint aber mehr seinen eigenen und der Städte Vorteil wahrgenommen zu haben als den des Kurfürsten, denn dieser bestellte am 24. Februar 1646 Martin Neumann zum Postmeister, befahl auch bald darauf die Abschaffung der Stadtboten[6]). Ein kurfürstlicher Erlaß vom 11. Mai 1646 befahl nochmals sehr schroff, Bünsing solle »sich des Postwesens nicht mehr anmaßen«[7]).

Außer dieser Postbude und den späteren Posthäusern in der Stadt bestanden, wenn auch mit Unterbrechungen, in Königsberg noch Posteinrichtungen, die ihren Sitz im Schloß hatten und bis weit ins 18. Jahrhundert hinein die Abfertigung von Posten, sogar der Hauptsache nach, besorgten. So meldet die Königlich Preußische Fama[8]) Nr. 21 des Jahrgangs 1717: »Vom 14. März 1717 ab wird die Labiausche[9]) Post nicht mehr auf der Kanzlei (im Nordflügel des Schlosses), sondern im hiesigen Hofpostamt, und zwar zweimal wöchentlich gleichzeitig mit der Littauschen fahrenden[10]) Post abgefertigt werden«; Fama von 1724 Nr. 27: »Die auf königlichen allergnädigsten Befehl anstatt der bisherigen reitenden angelegte fahrende Post von Königsberg über Pr. Eylau, Bartenstein, Schippenbeil, Rastenburg nach Soldau wird wöchentlich zweimal, Sonntags und Donnerstags um 4 Uhr nachmittags auf dem Schloß beim Botenmeister abgefertigt werden, der bisher auch die reitende Post abgefertigt hat«; Wochentliche Königsbergische Frag- und Anzeigungsnachrichten[11]) von 1732 Nr. 37: »Auf königlichen Befehl ist die Abfertigung der sämtlichen Landposten, nach dem Oberland[12]), Littauen und nach den sogenannten polnischen Ämtern[13]) dahin geändert worden, daß sie gleich nach der Berlinischen Post abgehen. Postsendungen sind daher mindestens zwei Stunden vor Ankunft der Berlinischen Post aufzuliefern, sowohl im Hof-Post- als im Botenmeisteramt auf dem Schloß«. Wir ersehen aus diesen Zeitungsnachrichten auch, wie beide Verkehrsanstalten Hand in Hand arbeiteten und die Postverbindungen gemeinschaftlich benutzten. Erst nach dem Ableben des Rats und Botenmeisters Schreve wurden die sogenannten Ämterposten durch königlichen Erlaß vom 1. Dezember 1732 mit den anderen Posten vereinigt und dem Hofpostamt unterstellt.

---

[6]) Wegen des Bestrebens des Großen Kurfürsten, das Postwesen überall in eigene Hand zu nehmen, vgl. Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 15.

[7]) Die für die vorliegende Arbeit in weitem Umfang benutzten urkundlichen Quellen befinden sich vorwiegend im Staats- sowie in dem noch sehr wenig verwerteten Stadtarchiv zu Königsberg.

[8]) Die Königlich Preußische Fama (Vorgängerin der Königsberger Hartungschen Zeitung) bestand, nachdem ihre Vorläufer im 17. Jahrhundert, der »Europäische Mercurius« seit 1661 und die »Königsbergische Ordinari Postzeitung« seit 1674, eingegangen waren, seit dem 1. Januar 1709 als zweimal wöchentlich erscheinende Zeitung in Königsberg. Die Tagespresse früherer Jahrhunderte wird von der Geschichtsforschung leider vernachlässigt, da ihre Durchforschung verhältnismäßig mühsam und zeitraubend ist; dennoch ist ihre Benutzung lohnend, da sie oft wichtige, sonst kaum überlieferte Nachrichten bringt.

[9]) Heute ist ausschließlich die Form »Labiauer« gebräuchlich. Der Königsberger Gelehrte August Hagen bedauert in seinen handschriftlichen Kollektaneen (Staatsbibliothek zu Königsberg), daß die in Königsberg bodenständige Endung »sche« im Anfang des 19. Jahrhunderts infolge des jahrelangen Aufenthalts der königlichen Familie und ihres zahlreichen Berliner Gefolges in Königsberg in »er« berlinisiert worden sei.

[10]) »Auf königlichen Spezialbefehl«, wie die Fama von 1716 Nr. 42 meldet, war die reitende Post nach Tilsit vom 1. Juni 1716 an in eine fahrende umgewandelt worden; die landesväterliche Fürsorge Friedrich Wilhelms I. für Schaffung guter Postverbindungen in Ostpreußen ist ja bekannt.

[11]) Die Wochentlichen Königsbergischen Frag- und Anzeigungsnachrichten erschienen auf königlichen Befehl seit dem 12. Mai 1727 als »Intelligenzblatt«, als Anzeigenblatt neben der »Fama«, der die politischen und Hofnachrichten vorbehalten blieben.

[12]) Die Landschaft etwa zwischen Osterode (Ostpr.) und dem Frischen Haff.

[13]) Gemeint sind nicht die Postämter, sondern die Hauptämter, die Vorläufer der heutigen Landratsämter.

Zweifellos ist dieses Schloßpostamt um Jahrhunderte älter als das Postämtchen auf der Grünen Brücke. Es bestand sicherlich schon unter der Herrschaft des Deutschen Ritterordens, dessen Hochmeister von 1457 bis 1525 im Königsberger Schlosse wohnten. Das Schloß ist also als das älteste Posthaus anzusehen. Die Posträume scheinen dort sehr beschränkt gewesen zu sein, denn im Dezember 1699 bescheinigt der Botenmeister V. Schreve, daß eine kurfürstliche Verordnung über Briefgebühren vor seinem »Stübchen zu Schloße« ausgehangen habe.

Der Vollständigkeit wegen sei noch eine von Baczko[14]) gebrachte Nachricht erwähnt: »Das von Grumbkowsche, seit kurzem von Podewilssche Haus in der Kehrwiedergasse[15]) enthielt vor alters die Post«. Diese Angabe wird aber von niemand bestätigt; ihre Richtigkeit wird allgemein bezweifelt. Die innere Wahrscheinlichkeit spricht auch keineswegs dafür, daß sich das Königsberger Postamt in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts oder früher noch — spätere Zeiten können nicht wohl in Frage kommen — in der ein wenig abgelegenen, nur von einigen Adelshöfen umgebenen Sackgasse befunden haben könnte, die die Kehrwieder einst war. Ins Gewicht fällt auch, daß der um 1800 wirkende Baczko zwar für zeitgenössische Nachrichten vortrefflich, für weiter Zurückliegendes aber recht unzuverlässig ist. Er gibt die wildesten Berichte erfindungsreicher Schriftsteller blindlings wieder. Auch Joachim[16]) hebt hervor, daß Baczkos Angabe, in den Königsberger Akten wenigstens, keine Bestätigung finde.

Als nach dem Dreißigjährigen Kriege, von dem Ostpreußen allerdings verhältnismäßig wenig berührt worden war, Handel und Wandel wieder aufblühten, erwies sich die Postbude an der Börse bald als viel zu klein. Man suchte hin und her, konnte aber zunächst keine Unterkunft finden, die dem Bedürfnis für längere Zeit zu genügen versprach. Im Jahre 1653 wollte man die Post in dem gleichfalls im Kneiphof gelegenen Bischofshof[17]) unterbringen. Auch sollte der Postmeister Martin Neumann, der bis dahin Mietsentschädigung und 6 Achtel Brennholz an Stelle der Wohnung empfangen hatte, dort wohnen. Die Sache zerschlug sich aber. Man scheint im Kneiphof überhaupt kein geeignetes Grundstück gefunden zu haben und richtete daher den Blick auf andere Stadtteile. 1655 hören wir von der Absicht, der Post auf dem Stallplatz[18]) ein Haus einzuräumen. Es kam aber noch in demselben Jahre zur Einrichtung eines kurfürstlichen Hofposthauses in der Altstadt, und zwar — was bisher unbekannt war — in der Wassergasse. Die genaue Lage dieses Hauses ist nicht bekannt. Sie kann aber nicht so ungünstig gewesen sein, wie die durch das Postamt in der Börse verwöhnten Kaufleute glauben machen wollten, denn die nicht sehr lange Wassergasse wird von dem wichtigsten Verkehrsstraßenzuge Königsbergs durchschnitten, und zwar wenige Schritte von der nach dem Kneiphof hinüberführenden Krämerbrücke. In jedem Falle lag das Haus der Kaufmannschaft näher als das später (1663) bezogene Grundstück in der Altstädtischen Bergstraße. Die Wassergasse liegt aber in der Nähe des gleichlaufenden Pregels und ist Überschwemmungen ausgesetzt, die selbst heute noch trotz wesentlich verbesserten Uferschutzes hin und wieder vorkommen, wenn anhaltende Weststürme die Wasser des Frischen Haffs in den Pregel zurücktreiben.

[14]) Ludwig von Baczko, Versuch einer Geschichte und Beschreibung der Stadt Königsberg, 1. Auflage, Königsberg 1788, S. 192 (die zweite und letzte Auflage erschien 1804).

[15]) Die heutige Theaterstraße. An Stelle des von Grumbkowschen Hauses steht heute das Hotel Deutsches Haus, neuerdings vom Reich angekauft und zum Sitze des Landesfinanzamts bestimmt.

[16]) Joachim (Geh. Archivrat, Direktor des Staatsarchivs in Königsberg). Das Postwesen in Königsberg bis in das 19. Jahrhundert, Königsberger Hartungsche Zeitung Nr. 585 vom 14. Dezember 1901.

[17]) Der Bischofshof ist erst vor wenigen Jahrzehnten abgebrochen worden; an seiner Stelle steht heute die Turnhalle des Kneiphöfischen Gymnasiums.

[18]) Stallplatz hieß ehemals der Hof der Schloßkaserne des bisherigen Königsberger Kürassierregiments.

Ein im Geheimen Postarchiv befindlicher Erlaß des Großen Kurfürsten über dieses Haus ist für die Benutzung der Posthäuser in alter Zeit so bezeichnend, daß er hier im Wortlaut wiedergegeben sei:

Wir Friderich Wilhelm usw.

Thun hiemit kundt, alß wier zue desto beßerer fortstellung Unserer Churfürstlichen Hoff Posten nötig befunden Unser eigen Posthauß alhiero zuhaben, Zu dem ende auch daßelbe in der Altstädtischen Waßergaße erkaufft und angeleget, daß wier darauff gnädigst verordnet, daß Unser Hoff Postmeister Balthasar Sturm daßelbe beziehen und bewohnen, alle Unsere aus- und eingehende Posten in demselben expediren, dan auch daßelbe gantze Hauß zum seinen Nutzen und besten zugebrauchen haben solle, doch solchermaßen, daß, wie wier Ihm gnädigst freygestellet, nach seiner gelegenheit und gefallen einige Losamenter in ermeltem Unserm Posthause zuvermieten, (maßen wier den hiemit auch gnädigst verordnen, daß sonsten Niemandt, weder von Unsern Hoff- oder Kriegesbedienten noch gemeinen Soldaten in bemelten Unsern Posthause einlogiret werden, Sondern vielmehr von allen Beschwerden daßelbe Krafft dieses befreyet sein soll) Er dahingegen, waß Er aus solcher Miete genießen möchte, zureparirung deßelben, damit solches allezeit in Bäwlichen wesen erhalten werde, verwenden solle; Worzue wier Ihme aber jedesmahl die notdurfft der Materialien, alß Holtz, Kalck und Steine, gnädigst wollen reichen und anführen [= anfahren] laßen, Gestaldt wier dann hierdurch Unsere verordnete Ober Rähte des Hertzogthumbs Preüßen gnädigst Befehligen, daß Sie durch Unsere bediente, So obige Materialien zuverwalten, Unserm Hoff Postmeister jedesmahl, soviel er deren wirdt benötiget seyn, unseümlich und unverweigerlich außfolgen und anführen laßen sollen. So haben wier auch über daß dieses Unser Posthauß aus Landesfürstl. macht mit diesem Privilegio begaben wollen, daß ex nunc und solange daßelbe alß ein Posthauß von Unsern iezigen Hoff Postmeister Balthasar Sturmen oder nach seinem absterben von andern Unsern zu diesem Ambte bestelten Dienern in Poßeßion wirdt gehalten werden, Ihnen ein freyer Weinschanck in denselben Krafft dieses unverhindert solle vergönnet und gnädigst zugelaßen seyn.

Zu Uhrkundt u. s. w.

So geschehen und gegeben zue Königßberg in Preüßen den 3ten July Anno 1656. [eigenhändig gez.] Friderich Wilhelm.

Man sieht, welche weitgehende Nutznießung dem Postmeister am Posthaus eingeräumt wurde. Neben der Untervermietung entbehrlicher Räume (allerdings gegen die Last der baulichen Unterhaltung) wurde ihm und seinen Nachfolgern sogar die Einrichtung einer Weinstube gestattet, die zweifellos nicht nur von den Postbenutzern besucht worden ist.

Die Klagen der Kaufmannschaft, daß dieses Haus zu abgelegen wäre, fanden endlich Gehör. Der Kurfürst wollte es gegen ein der Stadt Kneiphof gehöriges Haus an der Grünen Brücke vertauschen oder die Bude an der Börse wieder einrichten und erweitern. Der in dieser Angelegenheit ergangene Erlaß des Großen Kurfürsten an die Räte der drei Städte Königsberg lautet[19]):

Von Gottes Gnaden Friderich Wilhelm usw.

Ehrbare und Weise, liebe Getreue, Euch kann nicht unwissend sein, weßgestalt Wir in der Alten Stadt Königsberg zu behuff Unserer Churfürstl. Hoff-Post vor nunmehro 5 Jahren Unser eigen Post-Hauß ange-

[19]) Urschrift mit eigenhändiger Unterschrift des Großen Kurfürsten im Königsberger Stadtarchiv

leget und in demselben biß dato Unsere auß- und eingehende Posten Unserm daselbst bestalten Postmeister Baltzer Sturmen zu verwalten gnädigst anbefohlen haben. Nachdem uns aber gebührend hinterbracht worden, daß sothanes Unser Post-Hauß an solchem Orthe gelegen, da es einem und dem andern, absonderlich der Kauffmannschaft, nicht am bequemsten fallen thue, Wir aber dieselben sambt und sonders gnädigst gerne besser accommodiret und dahero das Post-Hauß nahe an der Börse angeleget wißen möchten, zu dem Ende auch vernehmen, daß sich das an der Grünen Brücke liegende, Euch zugehörige und itzo einem Barbier vermietete Wohnhauß nicht unbequem dazu schicken sollte, alß versehen Wir Uns gnädigst zu Euch, daß Ihr solch erwehntes Hauß so woll der Kauffmannschaft als dem allgemeinen Wesen zum besten zu Unserm Post-Hause einzureumen und abzutreten Uns mit keiner wiedrigen Resolution begegnen, sondern die Anstalt machen werdet, damit solches von obgemeltem Unserm Postmeister Sturmen auf künftige Ostern des 1661ten Jahres bezogen und darin Unsere Hoffposten weiter versehen werden möchten, wobey Uns dan auch zu gnädigstem Gefallen gereichen sollte, wan Ihr das auf der Börse vor diesem gebrauchte Post Comtorchen wieder einzureumen, auch daßelbe in etwas zu erweitern die Verordnung fügen würdet. Wir sind dakegen des gnädigsten Erbietens, daß Wir Euch Unser Post-Hauß in der Alten Stadt nach dem lauth Kaufbriefes von Uns bezahlten Werth hinwieder zu tradiren und abzutreten die gnädigste Verordnung thun wollen. Erwarten Eure ehiste unterthänigste Erklährung.

Geben Colln an der Spree den 12. Novembris anno 1660.

[eigenhändig gez.] Friderich Wilhelm.

Aber auch dieser Plan zerschlug sich. Erst als im Sommer 1663 in Anwesenheit des Kurfürsten die Vorbereitungen für die am 18. Oktober desselben Jahres vollzogene Erbhuldigung der preußischen Stände[20]) im Gange waren und Königsberg im Mittelpunkt der Ereignisse stand, wurde auch die brennende Frage des Posthauses erledigt. Auf Befehl des Kurfürsten wurde die sogenannte Alte Münze in der heutigen Altstädtischen Bergstraße, am Altstädtischen Markt, zum Posthaus eingerichtet. Wegen seiner Wichtigkeit für die Geschichte des Königsberger Hofpostamts bringen wir auch von diesem Erlaß eine diplomatisch genaue Abschrift[21]):

Denen Edlen, Unsern lieben getreuen Verordneten, Unsern Ober Rähten alhier.

Von Gottes Gnaden Friderich Wilhelm usw.

Unsern gnädigen Gruß zuvor. Edle Rähte, liebe Getreue.

Wir findt schon vorhin gnädigst dahin bedacht gewesen, wie das Posthauß an einen bequemen Ort zulegen, damit es gleichsam in der Mitte situiret undt so woll Unserm Residentz Schloße undt Canzeleyen alhier, alß auch den dreyen Städten Königßberg, den Freyheiten undt der Kaufmannschaft in gleicher Nähe seyn möge. Undt nachdem Wir befunden, daß hierzu Unser am Alt Städtischen Marckt gelegenes Hauß, die alte Müntz genandt, so bißhero von dem gewesenen Hof Richter Georg von Rauschke bewohnet worden, am aller bequemsten, so haben Wir nunmehr in Gnaden resolviret, daßelbe hierzu einräumen undt aptiren zulaßen.

Ergehet demnach Unser gnädigster Befehl hiermit an Euch, Ihr wollet alsofort gedachtem von Rauschke schriftlich andeuten, daß er besagtes

[20]) Die Huldigung erfolgte nach Abschüttlung der Lehnsoberhoheit über Ostpreußen, die die Krone Polen nach dem zweiten Thorner Frieden im Jahre 1466 zwei Jahrhunderte lang innegehabt hatte.

[21]) Urschrift mit eigenhändiger Unterschrift im Staatsarchiv zu Königsberg.

Unser Hauß zwischen dato undt Bartholoäi[22]) unfehlbar außräume, damit daßelbe in Zeiten undt bey diesen Sommertagen repariret, zu den Postexpeditionen angerichtet undt Unserm Befehle gemees ferner von Unserm Postmeister bezogen werden könne.

So viel seine auf dieses Hauß vorgeschoßene Gelder betrifft, sollen ihme dieselben, undt zwar nach der Einräumung die Helfte undt bey volliger Tradition undt Übergab der Schlüßel, auch Außgebung der Assecuration die andere Helfte, erstattet werden. Undt Wir seyn Euch mit Gnaden wolgewogen.

Gegeben Königßberg, den 3ten July 1663.

[eigenhändig gez.] Friderich Wilhelm.

Die Münze war im Jahre 1528 in der Nähe des Holztors in der Altstadt neu erbaut, später hierher nach dem Altstädtischen Markt und Ende des 16. Jahrhunderts (vor April 1592) weiter nach dem Platz verlegt worden, der noch heute der Münzplatz heißt. 1663 hatte die Alte Münze, wie aus dem obigen Erlaß hervorgeht, der Hofrichter a. D. Georg von Rauschke als Alterssitz und als Pfandstück für ein dem Kurfürsten gewährtes Darlehn inne. Er mußte nun das Haus räumen, und der Hofpostmeister und das ihm unterstellte Postamt zogen Anfang September ein. Dieses Grundstück hatte, wie vorweg bemerkt sei, im 18. Jahrhundert die Bezeichnung Altstadt Nr. 483[23]), seit 1811 Altstädtische Kirchenstraße Nr. 18, seit 1858 Altstädtische Bergstraße Nr. 31. Das zwischen dem Schloßberg und dem Altstädtischen Markt gelegene Straßenstück wurde im 18. Jahrhundert und noch bis 1811 auch Poststraße bzw. Alte Poststraße genannt. Die heutige Poststraße, ehemals ein Teil der Junkerstraße, führt amtlich erst seit 1811 diesen Namen.

Jetzt ist die nördliche Häuserreihe der alten Poststraße mit den ehemaligen Gebäuden des Hofpostamts, zur Freilegung des südlichen Schloßflügels, beseitigt und das Gelände zu öffentlichen Gartenanlagen umgestaltet worden.

Sonderlich geeignet für Postzwecke war das neue Heim leider von vorn herein nicht. Zwar lag es im Mittelpunkt der Stadt, aber keineswegs im Brennpunkt des damaligen Verkehrs. Viel später erst hat sich die Altstadt zu dem Geschäftsviertel, namentlich zum Hauptsitz des Modewarenhandels, der sie heute ist, entwickelt. Die im Kneiphof wohnenden Großkaufleute klagten, wie wir schon wissen, lebhaft über die unbequeme Lage des Postamts in der Altstadt. Um die Klagen recht zu verstehen, muß man sich vergegenwärtigen, daß die drei Städte Königsberg damals noch gegeneinander durch Mauern und Tore abgeschlossen waren und durchaus nicht immer friedlich miteinander lebten. Einst hatten sich die Kneiphöfer sogar scharf darüber beschwert, daß die Altstädter das Kneiphöfische Krämertor nachts erbrochen hatten, um ihnen bei einer verheerenden Feuersbrunst Löschhilfe zu leisten. Noch im Jahre 1709 sträubten sich die Altstädter heftig gegen den vom König befohlenen Abbruch des Krumme-Grubetors mit der Begründung, daß Diebe und Unfugstifter dann leicht aus einer Gerichtshoheit in die andere entschlüpfen könnten. Der praktische und sparsame König Friedrich Wilhelm I. machte dieser Krähwinkelei endlich im Jahre 1724 ein Ende, indem er die drei Städte nebst den Freiheiten zu einer Verwaltungsgemeinschaft zusammenfügte. Man wird die Beschwerden der Handelswelt hiernach verständlich finden.

Auch die Örtlichkeit war wenig günstig. Die nördliche Häuserreihe der Altstädtischen Bergstraße, in der sich das Postamt befand, stand auf dem Abhang

[22]) 24. August.

[23]) Die Hausnummern liefen in Königsberg bis vor einem Jahrhundert durch den ganzen Stadtteil. Erst 1811 erfolgte die Numerierung innerhalb der Straßen.



des Schloßbergs und hatte hinter sich nur winzige, überdies schon erheblich höher als die Straße liegende Höfchen. Unmittelbar dahinter erhebt sich der Südflügel des Schlosses. Von einem Einfahren der Postwagen in die Höfe konnte ebensowenig die Rede sein, als von Erweiterungsbauten nach hinten hinaus. Als im Anfang des 18. Jahrhunderts der Raum immer unzureichender wurde, suchte man daher zunächst um 1705—1707 durch einen Neubau[24]) mehr Platz zu schaffen.

Über den Neubau enthalten die Akten des Geheimen Staatsarchivs in Berlin die Angabe, daß 1707 »der p. Unfried den Bau des Schloßflügels wie auch des Posthauses unter Händen gehabt« habe. Diese Nachricht ist wichtig, da sie Schlüsse auf die Bauform des damaligen Hofpostgebäudes zuläßt. Joachim Ludwig Schultheiß von Unfried, der Königsberger Oberbaudirektor, ist nämlich der Schöpfer sehr beachtenswerter Bauwerke, wie des Pavillons in der Südostecke des Schlosses und des Staatlichen Waisenhauses in Königsberg, als deren Urheber ehemals sogar Andreas Schlüter galt. Ähnlich wie diese wird das Posthaus vornehme und großzügige Gliederung mit Spätbarockanklängen gezeigt und sich aus der Umgebung günstig herausgehoben haben. Die Wirkung wird durch die günstige Lage an der Nordseite des Altstädtischen Marktes noch erhöht worden sein.

Da indes durch den Neubau nur für kurze Zeit Besserung eintrat, richtete man das Augenmerk auf die Nachbargrundstücke. Nach Westen grenzten die Fleischbänken des Altstädtischen Fleischergewerks an, die nicht verkäuflich waren. Im Jahre 1730 kaufte man aber das östliche Nachbargrundstück (Altstadt Nr. 484, später Altstädtische Kirchenstraße Nr. 19, seit 1888 Altstädtische Bergstraße Nr. 32) von seinem bisherigen Eigentümer Christian Trescovius[25]).

Das neu erworbene Haus Nr. 484, über dessen Aussehen nur bekannt ist, daß es mit einem 35 Fuß langen und 8 Fuß breiten Balkon auf steinernen Säulen

[24]) Daß das alte Hofpostamt bereits ums Jahr 1705 einmal von Grund auf neu erbaut worden war, geht mit Sicherheit aus einem Gesuch des Kaufmanns Pierre Pellet vom 13. September 1705 hervor, ihm als Ersatz für seine abgebrochenen Krambuden am Schloß das »jetzt wüste Postgrundstück am Altstädtischen Markt« zu überlassen. Pellet wurde aber ablehnend beschieden, weil das Posthaus wieder an seiner alten Stelle erbaut werden sollte. Wo sich das Postamt während der Bauzeit befunden hat, ist nicht bekannt.

[25]) Wichtige Nachrichten über beide Postgrundstücke bringen die Königsberger Servisanlagen, die infolge des Servisreglements vom Jahre 1726 aufgestellt worden sind. Die Servisübersichten sind noch wenig bekannt und benutzt. Die uns berührenden Angaben seien daher hier wiedergegeben.

Servisanlage für 1726: Altstadt Nr. 483: Königliches Posthaus.
» Nr. 484: Eigentümer Christian Trescovius.
1727: } fehlen.
1728: }
1729: } Angaben wie für 1726.
1730: }
1731: fehlt.
1732: Altstadt Nr. 483: Königliches neuerbautes Packhaus.
» Nr. 484: » Posthaus.
(Bis einschließlich 1797: Angaben wie für 1732.)
1798: Altstadt Nr. 483: Königliches Postpackhaus.
» Nr. 484: » Hofpostamt.
1799: Altstadt Nr. 483: Postpackhaus.
» Nr. 484: das alte Posthaus.
1800 und 1801: Angaben wie für 1799.
1802: Altstadt Nr. 483: Postpackhaus.
» Nr. 484: Eigentümer Stadtaccise-Torinspector Wernick (das alte Posthaus; ist verkauft).
1803: Altstadt Nr. 483: Postpackhaus.
» Nr. 484: Ober-Tor-Inspector Wernick.
1804: Altstadt Nr. 483: Schloßbaumeister Schultz.
» Nr. 484: Ober-Tor-Inspector Wernick.
1805: Altstadt Nr. 483: Frau Assessor Hopp.
» Nr. 484: Negotiant Schnell.

geschmückt war, wurde nun der Hauptsitz des Hofpostamts. Auf dem Grundstück Nr. 483 errichtete man im Jahre 1730 abermals einen Neubau, das Postpackhaus, in dem auch die Zollabfertigung stattfand. Über die Bestimmung des Hauses heißt es in den Akten: »Dieses Gebäude ist von der Krone zu dem Ende erbaut worden, damit die per Post ankommenden Kaufmanns-Waaren alda abgeladen und zu Verhütung der Zoll- und Accise-Defraudationen von dem in einem Nebenstübchen wohnenden Accise-Einnehmer mit Zuziehung eines Zollbedienten sicher ausbehalten und visitieret werden können«. Zur Ausschmückung des neuen Hauses stiftete die Stadt ein Denkmal des regierenden Königs Friedrich Wilhelm I., um sich bei diesem, dessen Unwillen sie damals erregt hatte, wieder in Gunst zu bringen. »Was vor Beschuldigungen, Ungnade und Ungunst wider den Magistrat bei Hofe aufgetrieben worden, läßt sich in allen Umständen nicht berühren«, so heißt es in den Akten. »Wir müssen besorget sein, die aufgeschwollenen Wellen in Ruhe zu bringen, wozu das Packhaus eine Occasion giebet«. Der Danziger Bildhauer Johann Heinrich Meissner erhielt den Auftrag, »zur Gloire des Königs und zum Embellissement der Stadt« das Denkmal zu fertigen. Als Entgelt erhielt er: »Vor die Königliche Statue in Lebensgröße von 72 Zoll hoch auf eine Weltkugel, so zwei Fuß rheinländisch im Diameter, und rund umb mit Armaturen umbgeben, aus Gottländischem Sandstein in Curas und mit einem Manteau Royal umbgeben, voll und zierlich ausgehauen: 100 Thaler; vor die beyde Wasserspringende Frazzenköpfe vier Thaler; 66 Thaler 60 Gr. vor die zwei sitzende Sklaven oder Figuren an das fronte spis; 60 Thaler vor das Wappen mit der Crohne und darumb liegenden Armaturen; 50 Thaler für Transportkosten und Diäten dem Bildhauer beym Auffsetzen der Arbeit; zwölf Thaler vor Eisen und Blei, die Bildhauerarbeit zu befestigen und vergießen«. Für diese Beträge konnte man ein hervorragendes Kunstwerk nicht erwarten und ein solches ist das Denkmal auch nicht geworden. Heute steht es in den bereits erwähnten Gartenanlagen am südlichen Schloßabhang, eingefügt in die neue Futtermauer des Schloßbergs.

134 Jahre lang hatte das Hofpostamt hier seinen Sitz. Die örtlichen und baulichen Mangel wurden aber immer fühlbarer. Vor dem Postpackhause mußten die Posten auf dem namentlich an Markttagen sehr belebten Altstädtischen Markte vorfahren, so daß die Sicherheit der Postgüter gefährdet war. Noch schlimmer war es vor dem Hause Nr. 484. Es lag nicht mehr unmittelbar am Markte, sondern dem mit einem Vorbau versehenen Eckhaus an der Altstädtischen Kirchenstraße gegenüber. Bittere Klagen finden wir in den Zeitungen über diesen Engpaß, der durch die Postgefährte noch verschlimmert wurde und für die Vorübergehenden zeitweilig eine Gefahr bildete. Auch die Abwicklung des Postbetriebs litt unter den örtlichen Verhältnissen. In einem Patent der Oberräte[26]) vom 1. September 1711, das auch in den Verkehr zwischen Post und Publikum einen bemerkenswerten Einblick gewährt, hören wir z. B., das Postamt habe Klage darüber geführt, daß bei Ankunft der Berlinischen Posten »sowohl Kauf- als andere Diener und Jungens, welche zur Abholung der Briefe an dem Posthause sich versammeln, nicht allein allerhand Insolvenzien auf der Straße verüben, sondern auch eine Zeithero sich unterstanden haben, die Originalbriefkarten aus dem verschlossenen Gegatter zu ziehen, solche zu zerreißen und gar weg zu practicieren, wodurch der Post allerhand Verdruß und Widerwillen gemachet«. Den Postbenutzern wird daher befohlen, ihre Diener und Jungen zu bescheidenem und anständigem Betragen anzuhalten.

[26]) Die vier preußischen Ober- oder Regimentsräte, Landhofmeister, Oberburggraf, Kanzler und Obermarschall, bildeten ursprünglich das Ministerium des Herzogtums Preußen. Sie entsprachen etwa den Obersten Gebietigern des Deutschen Ritterordens, waren aber keineswegs unmittelbar aus ihnen hervorgegangen. Friedrich Wilhelm I. ließ den Oberräten nur noch ein Scheindasein, und heute erinnern nur ihre, bis 1918 an Mitglieder des ostpreußischen Adels verliehenen Titel an das ehemalige Ministerium.

Das Übelste war aber der trotz der wiederholten Neubauten mangelhafte bauliche Zustand der Postgebäude. Aus den Jahren 1756 und 1757 melden die Akten, daß am Hofpostamt (Nr. 484) u. a. der Balkon gänzlich verfault und der Gartenzaun umgefallen sei. Die Kosten im Betrage von 397 Taler 5 Gr. wurden zur Zahlung an den Hofpostmeister Müller angewiesen (Geheimes Staatsarchiv in Berlin). Über das Packhaus gar heißt es in einer Eingabe an den russischen Gouverneur, Generalleutnant von Korff[27]), vom Jahre 1758, daß die auf dem Hofraum zur Unterstützung des Schloßbergs aufgeführte Mauer bereits stückweise eingefallen sei und völlig einzustürzen drohe. Es könne aber der Kosten wegen nur das Notwendigste geschehen, alles übrige müsse vor der Hand unterbleiben. Dennoch betrugen die Kosten nach dem Anschlag des Baudirektors Gerhardt 448 Taler 38 Groschen. Am 4. Juli 1758 meldete der im Packhause wohnende Akziseeinnehmer Holtzhausen, »daß gestern bei so gewaltigem Regenguß das Wasser viele Steine und Grus von dem Schloß Berge herunter brachte und daß durch Einfallung der Mauren durch die Steine und Grus das Wasser durch die Drumme[28]) seinen ordentlichen Lauf nicht haben kann, sondern solches in dem Cron-Post-Pack-Hause durch das Hauß und Stube gegangen, auch durch das Dach, da die Kapp-Fenster und das Holtz ganz verfaulet, solches gleichfalls in die Packstube gedrungen, sodaß zu besorgen stehet, daß bey dergleichen Wasser-Fluth die Kaufmanns-Gütter verderben könnten«.

Den immer unhaltbarer werdenden Zuständen konnte dauernd nur durch Verlegung des Postamts an eine andere Stelle abgeholfen werden. Schon 1708 hatte der bereits erwähnte Oberbaudirektor von Unfried den Vorschlag gemacht, zur Zierde des Schlosses an der anderen Seite des damals geplanten Prinzessinnenplatzes (heute Prinzessinstraße) ein neues Posthaus gegenüber der Nordwestecke des Schlosses zu erbauen, also an der Stelle, wo seit 1848 das Hauptpostgebäude steht. Die Sache zerschlug sich aber, und man begegnete dem Raummangel, wie wir sahen, dann vorläufig durch Ankauf des Hauses Altstadt Nr. 484.

II. Das jetzige Hauptpostgrundstück Poststraße Nr. 14 und 15.

Im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts hielt man ernstlich wieder Umschau nach einem neuen Heim. Altstadt und Kneiphof mit ihren schon bei der Aufteilung des Grund und Bodens im Mittelalter recht eng geschnittenen Grundstücken und ihren schmalbrüstigen Giebelhäusern schieden bei der Suche ganz aus. Die dritte alte Stadt, der abgelegene stille Löbenicht, kam vollends nicht in Frage. Der Blick richtete sich daher auf die ehemaligen Freiheiten. Von diesen war die nördlich vom Schlosse rings um die Südhälfte des Schloßteichs gelegene Burgfreiheit die wichtigste und am günstigsten gelegene. Hier gab es umfangreiche Grundstücke, namentlich geräumige Adelshöfe, in großer Zahl. Sie waren vom Herzog Albrecht[29]) und seinen Nachfolgern Hofbediensteten sowie Familien des ostpreußischen Landadels verliehen worden für angebliche Verdienste um den Staat, die aber vielfach nur in einem größeren Darlehn an die stets geldbedürftigen Landesherren bestanden.

Ein solcher Adelshof, Burgfreiheit Nr. 84, heute Poststraße Nr. 15 gelegen, kam nach dem Tode seines Besitzers, des Geheimen Kriegsrats und Stadtpräsidenten von Hippel, im Jahre 1796 zum Verkauf. Leider kaufte der Staat das Grundstück nicht sofort aus erster Hand, sondern erst im Jahre 1797 von einem Zwischen-

[27]) Während der Besetzung Ostpreußens durch die Russen im Siebenjährigen Kriege.

[28]) In Königsberg gebräuchlicher Ausdruck für einen mit Holzbohlen bedeckten Graben oder Rinnstein.

[29]) Markgraf Albrecht von Brandenburg-Ansbach war 1511—1525 letzter preußischer Hochmeister des Deutschen Ritterordens, 1525—1567 erster Herzog von Preußen. Als solcher hat er sich große Verdienste um das heutige Ostpreußen erworben. U. a. ist er der Stifter der Königsberger Universität.



besitzer für einen um die volle Hälfte erhöhten Preis. Das Grundstück hat eine wechselvolle Vorgeschichte, die überdies mit der Geschichte des zur Erweiterung des Postamts im Jahre 1847 hinzugekauften Nachbargrundstücks, Poststraße Nr. 14, mehrfach verquickt ist. Wir wollen die ältere Geschichte der beiden Grundstücke daher besonders betrachten.

a. Poststraße Nr. 15.

Am 29. August 1560 war dem herzoglichen Kellerknecht Baltzer[30]) Zimmermann zur Belohnung für treue Dienste das »Junkerkrüglein« (heutiges Grundstück Poststraße Nr. 15 und der anstoßende westliche Teil von Nr. 14) in der Junkergasse als erbliches Eigentum nach Absterben der bisherigen Inhaberin verschrieben worden[31]). Die Geschäfte in diesem Kruge scheinen aber trotz der persönlichen Bekanntschaften, die Zimmermann als ehemaliger herzoglicher Kellerknecht unter den bei Hofe bediensteten und dort verkehrenden Junkern zweifellos hatte, nicht gut gegangen zu sein, denn Zimmermann starb verschuldet. Der Landhofmeister Albrecht Freiherr zu Kittlitz erwarb das Grundstück, das damals aus einem Hause nebst Hofbau und Gärtchen bestand, von den Nachlaßgläubigern und erhielt unterm 3. April 1595 die landesherrliche Bestätigung über den Kauf. Da das Besitztum für die Verhältnisse eines preußischen Landhofmeisters recht klein war, Kittlitz es auch durch Erbauung von Stall und Badestube noch mehr eingeengt hatte, so war er auf Erweiterung auf Kosten des ausgedehnten Gartens der angrenzenden Landhofmeisterei bedacht, die ihm, dem Landhofmeister, als Amtswohnung zugewiesen worden war (s. auch weiter unten: Poststraße Nr. 14). Er nahm den günstigsten Zeitpunkt nach dem Ableben des Markgrafen Georg Friedrich[32]) wahr und ließ sich mit Verschreibung vom 1. Dezember 1603 ein etwas über $^1/_3$ Morgen großes Gartenstück der Landhofmeisterei als erbliches Eigentum schenken. Da die anderen drei Oberräte Bedenken hatten, die Schenkung allein zu vollziehen, wurde noch die Mitunterschrift der Herzogin Maria Eleonora[33]) erbeten und auch erlangt, die damit, wie in der Urkunde wörtlich zum Ausdruck kam, die Verantwortung den künftigen Landesherren gegenüber auf sich nahm.

Von diesem Gesamtgrundstück verkauften die Erben des 1604 verstorbenen Kittlitz den östlichen Teil an den damaligen Landrat und Vogt zu Fischhausen, späteren Obermarschall Fabian von Borck. Die Grenzlinie ging durch das Kittlitzsche Badehaus, ein Drittel des Häuschens dem Käufer überlassend. Von nun an blieben die beiden Einzelgrundstücke, das Kittlitzsche und das Borcksche (heute Poststraße Nr. 15 und 14), getrennt, bis sie 1847 zum heutigen Hauptpostgrundstück wieder vereinigt wurden.

Beide Hälften haben mehrfach den Eigentümer gewechselt. Das hier zunächst behandelte Grundstück Nr. 15 besaß im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts der Baron von Kettler, von dem es 1733 auf den Obristwachtmeister, späteren Obrist von Rüts überging. Seine Witwe verkaufte es um 1760 (für die Jahre 1758 bis 1762 der russischen Besetzung Ostpreußens fehlen die Angaben in den hier benutzten urkundlichen Quellen) an den Landrat, späteren Kriegs- und Domänenkammer-

[30]) Baltzer = Balthasar.

[31]) Als Gegenleistung wurde dem Baltzer Zimmermann außer einem mäßigen Zins die Verpflichtung auferlegt, nebst den Tragheimern das Fließ zu reinigen und einmal im Jahre Wachdienst zu leisten.

[32]) Markgraf Georg Friedrich von Brandenburg-Ansbach war Vormund des geistesschwachen Herzogs Albrecht Friedrich und Verweser des Herzogtums Preußen. Er war ein prachtliebender und baulustiger Herr. Königsberg verdankt ihm u. a. den gewaltigen, baulich bedeutsamen Westflügel des Schlosses.

[33]) Maria Eleonora, die Gemahlin Albrecht Friedrichs, war eine geborene Prinzessin von Kleve. Durch die eheliche Verbindung erwarb Preußen und später Brandenburg die Anwartschaft auf die kleveschen Lande und schließlich die ganze Rheinprovinz.

Direktor[34]) Georg Christoph von Börstel. Von der Witwe dieses Börstel, Regina Wilhelmina geb. von Hoffmann, erwarb das Grundstück durch Vertrag vom 13. September 1779 für den Preis von 11 000 Gulden der damalige ostpreußische Hofhalsgerichtsassessor und Kriminalrat Theodor Gottlieb Hippel.

Hippel, bekannt als bedeutender Humorist und fruchtbarer Schriftsteller, war ein großer Sonderling. Haus und Garten hatte er ganz nach seinem Geschmack eingerichtet. Über seine Tür hatte er geschrieben: »Allein und im Kleinen. — Mehr seyn als scheinen!« Das Haus war mit Möbeln, Gemälden, Vasen und allerlei Seltenheiten bis zur Überladung vollgestopft. Jedes Stück hatte aber seine bestimmte Bedeutung. Bei jeder Verzierung, beim Aufstellen jedes Möbelstücks dachte Hippel sich etwas, für alles wußte er eine Erklärung zu geben. Die Gemäldesammlung zeichnete sich mehr durch Zahl als durch Wert aus.

Nach Hippels Tode hatte man nichts Eiligeres zu tun, als sein Haus zu verkaufen, und da es schon ein Jahr darauf an den Staat weiter veräußert und für Postzwecke eingerichtet wurde, kann man sich denken, daß das von Hippel mit soviel Liebe eingerichtete Heim bald nicht wiederzuerkennen war. Der Kriegsrat Scheffner, Hippels Freund, äußert sich hierüber in seiner eigenen Lebensbeschreibung mit folgenden Worten: »Erwachte Hippel, wie einst Epimenides, wie würde ihm zu Mut werden, wenn er erführe, sein ehemals mit fast übertriebener Sorgfalt, oft spitzfindig symbolisch eingerichtetes und aufgeschmücktes Haus sei zuerst in die Hände eines Mannes gefallen, der nicht zu seinen Lieblingen gehörte, und von diesem mit großem Vorteil zum Posthause verkauft worden — wenn er sähe, wie die zum letzten Behuf nötigen Einrichtungen alle seine Anlagen von der Dachspitze an bis zum Fundamentgewölbe zerstört — besonders aber, wenn er sähe, wie seine angeblich zum Teil male parta schon wirkliche male dilapsa sunt. Könnte man es ihm verdenken, wenn er in sein immer mehr verfallendes Monument auf dem Kirchhofe vor dem Steindammer Tor zurückeilte?«

Die Akten melden über diesen Grundstückshandel, daß die Hippelschen Verlassenschaftskuratoren, Kriminaldirektor Jacob Theodor Lilienthal und Kriminalrat Friedrich August Stägemann, Hippels Haus durch Vertrag vom 30. Juli 1796 an den Geheimen Justiz- und Tribunalsrat Ernst Gottlieb Gossow für das Meistgebot von 10 200 Talern verkauften. Gossow erblickte aber, wie wir schon wissen, in dem Hause nur einen Handelsgegenstand und verkaufte es schon am 24. September 1797 weiter an den Staat.

In der äußeren Form blieb Hippels ehemaliges Wohnhaus noch sehr lange unverändert[35]). Erst im Oktober 1850 wurde es abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt.

Den Kaufvertrag vom 24. September 1797 schloß namens des General-Postamts der damalige Vorsteher des Hofpostamts, Hofpostdirektor Wagner[36]),

[34]) Die Kriegs- und Domänenkammern waren die Vorläufer der heutigen Regierungen. Östlich des durch die Teilungen Polens seiner Zeit beseitigten polnischen »Korridors« gab es zwei Kammern, die Ostpreußische in Königsberg und die Litauische Kammer in Gumbinnen.

[35]) Erhalten ist eine Federzeichnung der alten Hofpostamtsgebäude aus dem Jahre 1840.

[36]) Johann Ludwig Wagner war eine bemerkenswerte Persönlichkeit. Als junger Postmeister in Pillau, erst 25 Jahre alt, wagte er es, 1759 während der Besetzung Ostpreußens durch die Russen Briefe des ostpreußischen Oberpräsidenten Domhardt an König Friedrich den Großen zu übermitteln, ja er zettelte sogar in Gemeinschaft mit dem Bauinspektor Karl Ludwig Lange und dem in Pillau kriegsgefangenen preußischen Kapitän Ludwig Franz von Chambeau zur Befreiung des wichtigen Seehafens Pillau und wenn möglich auch Königsbergs von den Russen eine Verschwörung an. Danach sollte Pillau von der Seeseite aus überrumpelt werden. Der beabsichtigte Handstreich wurde aber entdeckt, alle drei Verschworenen wurden zum Tode verurteilt, später jedoch zur Verbannung nach Sibirien begnadigt. Dort hat Wagner 4½ Jahre zugebracht. Endlich am 20. Juni 1763 erhielt er »zu seiner großen, ja unaussprechlichen Freude« die Nachricht von seiner Freilassung, die auf Verwendung Friedrichs des Großen nach dem Frieden von Hubertusburg erfolgt war. Die von ihm erbetene Geldentschädigung oder eine einträgliche Stelle erhielt Wagner zunächst nicht. Er mußte

ab. Der Kaufpreis betrug jetzt 15 000 Taler, also rund 50 v H mehr als im Jahre vorher. Die bedeutende Preissteigerung war zweifellos ungerechtfertigt, zumal da Gossow offenbar keine Aufwendungen für das Grundstück gehabt hatte und alle von ihm eingebrachten Ausstattungsgegenstände vom Verkauf ausschloß. Im Vertrag heißt es u. a.: »Alle in dem verkauften Hause befindlichen Mobilien, nichts davon ausgenommen, verbleiben im Eigentum des Herrn Verkäufers, der dieses Haus nur in derselben Beschaffenheit an das Königliche Hofpostamt übergeben wird, in welcher er es von den Herren Kuratoren des Geheimen Kriegsrath von Hippelschen Nachlasses laut Contract vom 30ten July 1796 an sich gebracht hat, daher denn die an den Pfeilern angebrachten Spiegel, die Wandkronleuchter, Schaffe[37]), Fußdecken und Statuen von diesem Verkauf ausgeschlossen bleiben, wogegen die Tapeten und die in der Wand eingemauerten Gemälde bey dem Hause als Pertinenzstück verbleiben«.

Die Übergabe des Grundstücks erfolgte am 31. Oktober 1797.

Es sind wohl zunächst umfangreiche Umbauten der Innenräume erforderlich gewesen, denn wie die Akten[38]) vermuten lassen, war das alte Hofpostamtsgebäude mindestens noch bis 1798, das Postpackhaus gar noch bis 1803 im Gebrauch.

Als der Raumbedarf nach den Kriegsjahren im Anfang des 19. Jahrhunderts wuchs, wurde der alte Hippelsche Pferdestall nebst Wagenschuppen auf dem Vorplatz abgerissen und an seiner Stelle in den Jahren 1817 und 1818 ein neues, zwei Stockwerke hohes, 47 Fuß langes und 33 Fuß tiefes Gebäude[39]) errichtet, das sechs heizbare, zum Postdienstbetrieb eingerichtete Zimmer enthielt. Dieses »Taschengebäude« wurde 1850 an die damals neu gegründete Königliche Rentenbank für Ost- und Westpreußen abgetreten, 1891 aber zur dringend erforderlichen Straßenverbreiterung von der Stadt Königsberg angekauft und abgebrochen. Der nicht zur Straße gezogene Teil wurde mit dem Grundstück Poststraße 16 verschmolzen und wieder bebaut.

b. Poststraße Nr. 14.

Im Mittelalter war das Gelände zwischen dem heute Poststraße genannten Westende der Junkergasse, dem Steindamm, dem Gesekusplatz und der Prinzessinstraße, über diese sogar noch hinausreichend, unbebaut und höchstens wohl als Gemüseacker benutzt. Der östliche und südliche, weitaus größte Teil des umfangreichen Geländes, in dem etwa die östliche Hälfte des jetzigen Postgrundstücks Nr. 14 und der nach dem Gesekusplatz hinausgehende, jetzt durch den Neubau besetzte ehemalige Postgarten mit enthalten sind, scheint bereits um die Mitte des 16. Jahrhunderts oder noch früher schon dem Hans Jakob, des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation Freiherrn und Erbtruchseß zu Waldburg, als Wohnung überlassen worden zu sein, denn er wohnte hier schon, als ihm dieser »Hof für Unserm

---

sein altes Postamt Pillau wieder übernehmen. Erst acht Jahre später wurde ihm das durch die erste Teilung Polens an Preußen gefallene Postamt in Graudenz verliehen. Am 17. März 1797 erhielt er die Ernennung zum Direktor des Hofpostamts in Königsberg vom 1. Januar 1797 ab, das er noch elf Jahre lang geleitet hat. Im Jahre 1808 wurde er plötzlich verabschiedet; gestorben ist er hochbetagt um 1820 in Königsberg. Vgl. das Buch »Johann Ludwig Wagners, gegenwärtig Königlich Preußischen Postdirektors zu Graudenz, Schicksale während seiner unter den Russen erlittenen Staatsgefangenschaft in den Jahren 1759—1763, von ihm selbst beschrieben« usw., herausgegeben von H. Würzer im Jahre 1789 bei Friedrich Maurer in Berlin. Das Buch, von dessen Inhalt das Archiv für Post und Telegraphie 1881, S. 276, einen Auszug bringt, ist recht selten. Ferner beschäftigen sich mit Wagner: Hagen in den Beiträgen zur Kunde Preußens I, von Raumers Historisches Taschenbuch 1892, Königsberger Hartungsche Zeitung 1896 und Dr. Haberland, Geschichte der Stadt Pillau 1913.

[37]) Schaff = Schrank, ostpreußischer Ausdruck.

[38]) S. Anm. 25.

[39]) Auch dieses Bauwerk ist auf der in Anm. 35 erwähnten Federzeichnung ersichtlich.

Schloß« in seiner Bestallung zum Landhofmeister[40]) vom 29. November 1565 als Dienstwohnung lebenslänglich verschrieben wurde. Aus der Bestallung geht hervor, daß das Grundstück, fortan die Landhofmeisterei genannt, damals noch ziemlich roh war, denn es wurde jetzt erst eingezäunt Die beiden nächsten Amtsnachfolger Hans Jakobs haben die Landhofmeisterei nicht bewohnt, denn Hans Jakob war sie lebenslänglich[41]) verschrieben, und er war nicht der Mann, sich von seinen Rechten etwas nehmen zu lassen. Bis zu seinem Tode mußten die Landhofmeister daher anderweit untergebracht werden. Urkundlich steht aber fest, daß der dann folgende, uns als Eigentümer des Grundstücks Poststraße Nr. 15 und eines Teiles von Nr. 14 schon bekannte Landhofmeister Albrecht Freiherr zu Kittlitz die Landhofmeisterei innegehabt hat. Kittlitz war auch, wie wir gleichfalls schon wissen, der erste, der sich ein Stück der Landhofmeisterei anzueignen wußte, und zwar zur Vergrößerung seines angrenzenden Privatbesitzes.

Nicht anders verfuhr der Obermarschall Fabian von Borck, nachdem er den westlichen Teil des Kittlitzschen Grundstücks erworben hatte (s. oben). Zur Vergrößerung seines Besitzes erhielt Borck am 14. Februar 1628 unentgeltlich ein weiteres Stück des Landhofmeistereigartens und gleichzeitig eine Verschreibung über sein fortan »Borckenhof« genanntes Besitztum, in der ihm u. a. auch die Gerichtsbarkeit verliehen wurde. Die Grenzen des Borckenhofs werden in der Verschreibung folgendermaßen festgelegt: »Erstlich von dem einen Dritttheil der Badstuben, so er mit zu dem Raum von des Herrn von Kitlitzen Erben an sich gebracht, anzufangen, die Länge an der Junker-Gassen bis an Unsern Garten, welcher zu Unsers Hof-Meisters Hause gebrauchet wird, einhundertdreyundachtzig und eine halbe Werk-Schu, von selbigem Ort die Quer an gesagtem Hof-Meisters Garten einhundertvierunddreyßig Werk-Schu, von diesem Ort wieder die Länge an des Hof-Meisters Garten nahm Steintham zweyhundertsiebenzehn Werk-Schu, von da am Steintham etwas die Quer neunundzwantzig Werk-Schu, von dannen wiederumb etwas in die Länge bis an den Stein, welcher Borcken und des Herrn von Kitlitzen Erben scheidet, siebenundfünfzig Werk-Schu, und von diesem Stein die Wand in der oft gesagten Erben Hof und Bau-Stäte durch die Bad-Stube durch, so an der Junker-Gassen stehet und der Anfang gemachet worden, einhunderteinunddreißig und eine halbe Werk-Schu, wie solches der durch Unsern geschworenen Land-Messer gefertigte und bey Unserer Registratur vorhandene Abriß[42]) klärlich ausweiset und einhält«.

Ein Widerspruch gegen diese abermalige Abbröcklung eines Teiles der Landhofmeisterei wurde nicht erhoben, weil — auch Borck hatte den Zeitpunkt zur Vergrößerung seines Besitzes auf Kosten des kurfürstlichen Grundeigentums klug gewählt — der bisherige Landhofmeister Friedrich Burggraf zu Dohna verstorben war und sein Nachfolger, der erst am 15. Februar 1628 zum Landhofmeister ernannte bisherige Obermarschall Andreas von Kreytzen keinen Wert auf die Landhofmeisterei legte, denn er blieb in der Obermarschallei (am heutigen Bergplatz) wohnen, wo er seinerseits reichlich für »Kompensationen« sorgte.

Später wurden noch wiederholt Teile des Landhofmeistergrundstücks abgetrennt. So wurde 1648 ein Gartenstück (am ehemaligen Postgarten) herausgeschnitten und dem auf dem angrenzenden Steindamm wohnenden Christian Hochschild zugeteilt; am 19. Oktober 1654 erhielten dessen Nachbarn, der Tuchbereiter Christoph Beyer und die Witwe des Andreas Zeidler, gegen Zinszahlung einen 114 Schuh langen und 23 Schuh breiten Streifen, der von der Ecke des im Winkel in den Landhofmeistereigarten hineinspringenden Hochschildschen Zaunes

[40]) Der Landhofmeister war der ranghöchste der vier preußischen Oberräte (vgl. Anm. 26).

[41]) Hans Jakob lebte nach einer Nachricht noch 1590. Nach einer anderen Quelle starb er bereits 1586.

[42]) Der Abriß fehlt in den Akten.

bis zum Borckenhof ging, um die gerade Linie und damit das gute Aussehen des Gartens wieder herzustellen, wie die Begründung in der Verschreibung eigenartig genug lautet.

Im Laufe der Jahre war das in der Gegend der heutigen Prinzessinstraße stehende Wohnhaus der Landhofmeisterei recht baufällig geworden, so daß es 1661 abgebrochen werden mußte. Man wies den Landhofmeistern daher andere Wohngelegenheiten zu. Für das umfangreiche Grundstück hatte man zunächst keine rechte Verwendung. Vermutlich wurde es von einer in Königsberg wohnenden Prinzessin wirtschaftlich benutzt, worauf auch der Name der Prinzessinstraße zurückzuführen sein mag. Schließlich fand sich aber ein Liebhaber für die alte Landhofmeisterei.

Inzwischen hatten die Borckschen Erben am 10. Oktober 1681 den Borckenhof an keinen Geringeren als den Feldmarschall Freiherrn von Derfflinger verkauft, dessen Erben nach seinem am 4. Februar 1695 erfolgten Tode das Grundstück am 12. April desselben Jahres an den General Johann Albrecht von Barfus weiterveräußerten. Dieser offenbar auf die Erweiterung seines Grundbesitzes sehr bedachte Herr warf sein Auge sofort auf die ehemalige Landhofmeisterei. Zunächst wurde ihm als Belohnung für geleistete Kriegsdienste am 7. Juli 1698 der untere, südliche Teil der Landhofmeisterei (also der spätere Postgarten) als erbliches Eigentum verschrieben, und zwar mit allen Rechten, die er über den Borckenhof besaß, die Gerichtsbarkeit mit eingeschlossen. Dieser Zuwachs grenzte, wie die Verschreibung sagt, im Westen an die Grundstücke des Steindamms, im Süden an die Altstadt (also an den heutigen Gesekusplatz), die halbe Ostseite ging bis an den Schloßgraben und die daselbst erbaute neue Brücke (die Gegend der heutigen oberen Kantstraße), die andere Hälfte bis an die Grenze des Borckschen Grundstücks. Am 27. August 1699 kaufte Barfus noch den Rest der Landhofmeisterei, also den vorderen (nördlichen) Teil von der erwähnten Brücke bis zur Junkergasse, für 2 400 Gulden polnisch zu 30 Groschen. Die Junkergassenseite dieses Zuwachses reichte vom Borckenhof bis zur Baustätte des Kammerverwandten (urkundlich auch Kammerassessor genannt) Jagemann, dessen Grundstück vermutlich die heutige Nr. 15 der Junkerstraße war. Die Verleihung der Gerichtsbarkeit über diesen neuen Zuwachs des Borckenhofs an Barfus ist zwar in der Verschreibung nicht besonders ausgesprochen worden, sie wurde aber, wie aus den Akten unzweifelhaft hervorgeht, von den Besitzern des Borckenhofs tatsächlich ständig ausgeübt. Ausdrücklich behielt sich der Kurfürst beim Verkauf nur vor »die Durchfahrt der neuen Brücke hinter Unserer Residenz nach der Junker Gasse werts über diesen Platz«. Von diesem Neuerwerb wurden die dem Eigentümer unbequem gelegenen Streifen zu beiden Seiten der Durchfahrt (der heutigen Prinzessinstraße) später nach und nach verkauft.

Der Borckenhof hat noch mehrmals den Eigentümer gewechselt. Zunächst vermachte ihn der Reichsgraf Karl Friedrich von Barfus durch Testament vom 24. Juni 1741 dem Geheimen Rat und Kammerdirektor Philipp von Rosey, dessen Witwe und Erben ihn am 2. Januar 1746 für 10 000 Gulden preußisch an den Oberstleutnant Carl von Rosey verkauften. Da dieser nicht über die erforderlichen Geldmittel verfügte, so bezahlte für ihn der Lizentrat Friedrich Wilhelm Schartow den Kaufpreis. Von den 10 000 Gulden scheint der Oberstleutnant von Rosey aber nur 2 900 an Schartow abgezahlt zu haben, denn dieser wurde für den Betrag von 7 100 Gulden von Rosey als Mitbesitzer, und zwar für die Hälfte des Grundstücks, angenommen. Beide verwalteten nun den Borckenhof gemeinschaftlich und zogen die Nutzungen aus ihm je zur Hälfte. Der eigenartige Zustand wurde dadurch beendet, daß Rosey am 2. September 1749 den ganzen Borckenhof für 14 200 Gulden an Schartow verkaufte, und dieser noch einen Betrag von 7 100 Gulden für die andere Hälfte des Besitztums an

Rosey zahlte, der laut Akten am 21. Oktober 1749 über diesen Betrag quittierte. Schartow machte mit dem Kauf gleichfalls ein gutes Geschäft, denn schon wenige Monate später, am 14. März 1750 (Bestätigung vom 2. April 1750), verkaufte er das Grundstück für 17 000 Gulden weiter an den Wirklichen Geheimen Kriegsrat und Etatsminister Johann Friedrich von Lesgewang.

Lesgewang nahm sich des Borckenhofs, den die Vorbesitzer nur als Handelsware betrachtet hatten, endlich ernsthaft an. Inzwischen waren nämlich auf der ehemaligen Landhofmeisterei, namentlich auf dem unteren, von den Anwohnern fast als vogelfrei betrachteten Teil, arge Mißstände eingerissen. Lichtscheues Gesindel trieb dort sein Wesen, und die aus dem Gefängnisturm am Altstädtischen Hospital (auf dem heutigen Gesekusplatz) entwichenen Sträflinge nächtigten dort. Die Anwohner des Steindamms hatten sogar einen Fahrweg nach der Schloßbrücke herüber angelegt und an ihren Hinterhäusern Aborte auf dem Lesgewangschen Grund und Boden erbaut, so daß nach Lesgewangs Angaben bei ungünstigem Wind in seinem Hause kein Fenster nach dem Steindamm zu geöffnet werden und niemand im Garten hausen konnte. Schon der Oberstleutnant von Rosey war hiergegen eingeschritten, aber er wie auch Schartow hatten den schließlich angestrengten Rechtsstreit in mehreren Rechtsgängen verloren. Sowohl der Magistrat (durch Urteil vom 11. September 1747) wie auch das Hofgericht (durch Spruch vom 28. April und vom 6. Mai 1749) und eine königliche Verordnung (vom 12. Mai 1749) hatten den Anwohnern Recht gegeben. Lesgewang, der auf dem Borckenhof dauernd zu bleiben gedachte, griff die Sache gründlicher an. Er wandte sich, da er vom Magistrat »eine zwar auf Schrauben gesetzte, in effectu aber abschlägige Antwort« erhalten hatte, unter Vorlegung der Verschreibungen von 1628, 1698 und 1699 an den König, der eine Abordnung mit der Schlichtung der Sache betraute. Es kam am 1. Mai 1751 ein Vergleich zustande, wonach Lesgewangs Hauptgegnerin, die Chirurgenwitwe Anna Regina Krause, und ihre beiderseitigen Nachbarn, die Schuster Reinhold Kuhncke und Christoph Sieren, auf den Durchgang vom Steindamm zur neuen Brücke verzichteten und Pforten, Torwege und Aborte am Prinzessinplatz zu beseitigen versprachen. Lesgewang zahlte der Witwe Krause 200 Gulden Entschädigung für die gehabten Prozeßkosten, worüber die Krause unterm 3. Mai 1751 Quittung leistete.

Seinen Grundbesitz bestimmte Lesgewang im Testament vom 28. September 1758 zu einem Stift für vier adlige Damen, deren Zahl später vermehrt wurde. Auch die althergebrachte Gerichtsbarkeit wurde dem Stift durch königlichen Erlaß vom 31. Juli 1769 verliehen, und zwar über die Grundstücke Burgfreiheit Nr. 85 (jetzt Poststraße Nr. 14), Nr. 86 (Junkerstraße Nr. 18), Nr. 87/88 (Prinzessinstraße Nr. 3) und Nr. 89 (Prinzessinstraße Nr. 1). Die letzten drei Grundstücke waren seiner Zeit bereits von der Familie Barfus veräußert worden (s. oben). Von dem Stiftseigentum, Burgfreiheit Nr. 85 (Poststraße Nr. 14), wurde durch Vertrag vom 21. Dezember 1765 noch das östlich an der Junkerstraße gelegene, 93 Fuß lange Stück für 8 600 Taler an den Konsistorialrat Johann Jacob Dörffer verkauft, das als Nr. 85½ (heute Poststraße Nr. 13) bezeichnet wurde. Das Grundstück ist dadurch bemerkenswert, daß in ihm die bekannten Romantiker E. T. A. Hoffmann, Dörffers Enkel, und Zacharias Werner ihre Jugendjahre verlebt haben.

Die Lesgewangschen Stiftsgründe wurden, wie oben bereits erwähnt ist, von der Postverwaltung zur Erweiterung in Aussicht genommen, als sich gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts die Unzulänglichkeit der bisherigen Postdiensträume immer mehr fühlbar machte. Am 18. Dezember 1846 richtete der damalige Generalpostmeister von Schaper an den König den Antrag, das Lesgewangsche Grundstück für 30 000 Taler ankaufen zu dürfen, was durch Kabinetsordre vom 8. Januar 1847 genehmigt wurde. Der am 10. Mai 1847 abgeschlossene Kauf-

vertrag brachte das Stiftsgrundstück, damals bestehend aus Wohngebäude, Gehöft, Wagenschuppen, Stallung und Garten, in den Besitz der Postverwaltung. Mitverkauft wurde eine alte, später am 1. November 1878 für 24 264 ℳ 40 Pf. abgelöste Holzgerechtsame vom 9. September 1628, erneuert durch Kabinetsordre vom 20. November 1750, nach der jährlich 20 Achtel hartes Brennholz aus den königlichen Wäldern zu liefern waren. Die dem Borckenhof und später dem Lesgewangschen Stift verliehen gewesene Gerichtsbarkeit wurde dadurch hinfällig, daß um die Mitte des 19. Jahrhunderts alle derartigen Vorrechte in Wegfall kamen. Ausgeschlossen vom Verkauf wurden die Grundzinsen, die dem Stift von den ehemals zum Borckenhof gehörigen und der Lesgewangschen Gerichtsbarkeit bis zuletzt unterworfen gewesenen Grundstücken zuflossen. Es waren das damals die Häuser Poststraße Nr. 13, Junkerstraße Nr. 18 und 19 und Prinzessinstraße Nr. 1 bis 4[43]).

An Lasten mußte die Postverwaltung die Unterhaltung der Röhrenleitungen übernehmen, die das Stift mit Wasser aus dem Oberteich versorgten und anderseits die Abwässer in den Schloßgraben ableiteten. Da an der Wasserleitung noch andere Grundbesitzer teilnahmen, die das für ihre Häuser erforderliche Wasser durch »Anspitzung« der Röhren entnahmen, so mag es an Verdruß und Weiterungen nicht gefehlt haben. Anderseits floß der Postkasse eine geringe Vergütung dafür zu, daß dem Besitzer der im ehemaligen Kantschen Garten an der Ecke der Prinzessin- und der Schloßstraße eingerichteten Badeanstalt erlaubt war, das aus dem Badehaus abfließende Wasser in die Röhren des Postgrundstücks zu leiten. Eine weitere Last ist die noch heute »und bis auf ewige Zeiten« erfolgende Lieferung von 10 Achtel Brennholz jährlich in gespaltenen Weißbuchenkloben an das Stift.

c. Das vereinigte Grundstück Poststraße Nr. 14 und 15.

Nun hatte die Post ein geräumiges Heim, das, wie man hoffte, bis in ferne Zeiten dem Verkehrsbedürfnis genügen würde. Man war dessen auch nach dem Hinzukommen der im Jahre 1850 errichteten Ober-Postdirektion so sicher, daß die Post, wie oben gesagt, in demselben Jahre das sogenannte Taschengebäude nebst einem kleinen Schuppen auf dem ehemals Hippelschen Grundstück Nr. 15 unentgeltlich an die Rentenbank für Ost- und Westpreußen abtrat, die dort bis 1891 ihr Heim hatte. Auch später traten mehrfach Verluste an Grundfläche ein. Im Jahre 1868 wurde ein Streifen des Gartens am Kantberge von 148 Fuß Länge und durchschnittlich 30 Fuß Breite zur Erweiterung der Kantstraße und Schaffung des heutigen Gesekusplatzes[44]) an die Stadt unter der Bedingung verkauft, daß der Streifen nie bebaut werden dürfe. Ferner wurde ein Geländestreifen an der Poststraße 1881 der Königsberger Pferdeeisenbahngesellschaft zur Legung ihres Geleises mietweise überlassen. Im Jahre 1910 wurde der Streifen enteignet und endgültig zur Straße geschlagen.

Die örtliche Lage des Grundstücks war zunächst nicht allzu günstig. Es lag ganz und gar nicht im Mittelpunkt der Stadt. Auch darf man nicht vergessen,

[43]) Das 1893 abgebrochene Haus Prinzessinstraße Nr. 3 war dadurch bemerkenswert, daß in ihm, wie eine Gedenktafel besagt, Immanuel Kant von 1783 bis zu seinem Tode (12. Februar 1804) wohnte und lehrte.

[44]) An Stelle des Gesekusplatzes war ehemals ein Gewirr von alten Gäßchen, Winkeln und Türmen. Der Postgarten war gegen die auch in den Gesekusplatz mit einbezogene Schloßdammgasse durch den von Pappeln umsäumten, arg vernachlässigten Schloß- und Stadtgraben begrenzt, von dem der oberste Leiter des Postwesens, Handelsminister von der Heydt, bei seiner Anwesenheit in Königsberg aus Anlaß der Königskrönung im Jahre 1861 äußerte, daß er »kloakenmäßig, Gesichts- wie Geruchssinn beleidigend« sei. Noch in den 1860er Jahren wurde der Garten durch eine Mauer abgeschlossen, die erst beim Neubau im Jahre 1903 fiel.



daß Kantstraße und Gesekusplatz erst in der zweiten Hälfte der 1860er Jahre entstanden sind, und daß bis dahin an Stelle der Kantstraße die enge, steile und mehrfach stark gekrümmte Straße »Am Danziger Keller«[45]) die nächste Verbindung mit der Altstadt herstellte. Erheblich weitere, doch keineswegs bequemere Wege nach der Altstadt stellten Steindamm und Roggenstraße bzw. Junkerstraße und Schloßberg her. Für den im Kneiphof und in der Vorstadt sitzenden Großhandel gar war das Postamt ganz abgelegen. Günstig lag es nur für die ehemalige Burgfreiheit und den damals noch wenig bebauten Tragheim[46]) sowie für den Steindamm, eine der ehemaligen Freiheiten der Altstadt. Erst die neueste Zeit mit ihrem Zuge nach dem Westen[47]) hat das Hauptpostgrundstück mehr nach der Mitte der Stadt gerückt. Weniger fühlbar für die Allgemeinheit wurde die Lage auch durch Einrichtung von drei Stadtpostanstalten (Königstraße, Sackheim und Kneiphof) und einer Bahnhofspostanstalt im Jahre 1865.

Ein Übelstand allerdings trat erst im Laufe der Jahre mit der Zunahme des Verkehrs hervor, nämlich die Lage des Postgrundstücks an der Abdachung der sogenannten Samländischen Platte nach dem Pregeltal. Infolgedessen sind die hauptsächlich in der Altstadt befindlichen Modewarengeschäfte genötigt, ihre zahlreichen Pakete den Bergabhang hinaufzuschaffen, während die Post die Paketmassen bald nach ihrer Annahme wieder hinunter und zum Bahnhof befördern muß. Bis zum Jahre 1903 war es noch erheblich schlimmer, indem auch die ankommenden Päckereien den Berg hinauf- und bei Bestellung oder Abholung wieder hinabzubefördern waren. Hierin hat seit 1903 der Neubau am Gesekusplatz, der außer dem Telegraphenamt u. a. auch die Ankunftspackkammer aufnahm, Besserung gebracht. Leider ist ihm aber der ehemalige Lesgewangsche Park und spätere Garten des Ober-Postdirektors zum Opfer gefallen.

Das stetig wachsende Raumbedürfnis hat auch dieser Neubau nur für kurze Zeit zu befriedigen vermocht. Durch die bevorstehende Verlegung der Ober-Postdirektion in ein eigenes Gebäude und durch Inbetriebnahme des neuen Bahnhofspostamts, das auch den Päckereibetrieb zum großen Teil aufnehmen soll, wird das Hauptpostgrundstück aber soweit entlastet werden, daß es dem Verkehrsbedürfnis voraussichtlich wieder für lange Zeit zu genügen vermag.

Die erste schwedische Post vor 300 Jahren.

Von Postrat H. Herzog in Berlin.

Wie in anderen Ländern so dienten auch in Schweden die ersten Einrichtungen zur Briefbeförderung nicht der Allgemeinheit, sondern dem Herrscher und der Regierung. Kundmachungen hierüber sind bis zum Jahre 1500 zurück vorhanden. Posten im heutigen Sinne dagegen, also Verkehrseinrichtungen, die die Beförderung von Briefen für jedermann übernahmen, sind in Schweden zuerst im Jahre 1620 nachweisbar. Urkunden, die dies bezeugen, sind in der großen Archivsammlung aufgefunden worden, die lange Zeit hindurch auf Axel Oxenstiernas Schloß Tidö in Westermannland aufbewahrt, 1848 aber an das schwedische Reichsarchiv ver-

[45]) So genannt nach dem Danzker, dem ehemaligen als Abort- und zugleich als Verteidigungsanlage erbauten Außenturm des Schlosses.

[46]) Vom pruzzischen Trakkeim, das ein Dorf auf einer durch Brand entstandenen Waldlichtung bezeichnet.

[47]) Infolge der vorherrschenden Westwinde und des Rauchzuges nach Osten baut man überall die Wohnungsviertel nach Westen heraus, während die gewerblichen Anlagen vorwiegend im Osten entstehen.



kauft wurde. Die eine Urkunde ist ein Schreiben, das der in Hamburg als schwedischer diplomatischer Agent tätige Holländer Leenart van Sorgen am 21. Februar 1620 an eine Persönlichkeit in Schweden, nach Ansicht der schwedischen Postverwaltung an den Kanzler Axel Oxenstierna, gerichtet hat. Die zweite Urkunde ist eine Briefgebühren-Abrechnung des Postmeisters Jacob Kleinhans in Hamburg über die in der Zeit vom 28. Juli 1620 bis 15. Juli 1621 von Hamburg nach Stockholm versandten Briefe von Privatpersonen. Die schwedische Postverwaltung schließt aus diesen Urkunden, daß schwedische private Posten zuerst am 28. Juli 1620 befördert worden seien, und zur Feier der 300jährigen Erinnerung an diese postgeschichtliche Begebenheit hat sie jetzt in einem Heft »Svensk Post, 1620«[1]) Nachbildungen der beiden Urkunden nebst erläuternden Bemerkungen veröffentlicht. Die Urkunden, die für deutsche Fachkreise auch deshalb von Bedeutung sind, weil sie über die erste Postverbindung zwischen Deutschland und Schweden Auskunft geben, haben folgenden Wortlaut:

I.

Wolgeborrn Seer Eedle gestrenge Heere.

Nach erbietungh meinen gansch vnterthänigen dienst ich bin etsleiche wochen in Niderlant geweesen, vndt (godt lob) gesont anhero widerumb angelangt, vndt finde hier bi mihr den Eedlen Heere Johan Rutgers, meinen gansch vertrawten freundt, der selbige hatt mihr E. g. Schreiben von 3. Januarij auß Stockholm vberantwort vndt darneben den inholt muntleich Confirmiert wie sijne ko: M: t genedich gesinnet sindt eine post swischen der sweedischen reichs grentsen marquere (Markarvd) vndt dusse stadt Hamborgh anzuordnen welches Conceptum löbleich ist weil seijne ko: M: t allenthalbz seijne verwantschafft vndt abgesanten hatt, kan durch den mittel seijne ko: M: t stedes, waß durch gansch Europa passiert, verwissert sejn, ist auch nicht weiters nötigh, den auff dusse stadt, weil von hie wochentleich precise posten vndt botten abgeben nach Italia, Hispania, Vrancreich, Engelant, vndt durch gansch Teutslant, biß in Bohemen, Sclesien, Oösterreich vndt Hungarien, damit alle brieven gansch sicher können expediert wurden. Anlangent mein bedencent hier auff, eß wehr wol zu thun, aber de anordnungh wil große muhe geben erbiete mich den noch zu allen, waß zu seijne ko: M: t vndt E. g. dienst vndt wolgefallen geschen kan weil ich auch durch relation von den Eedlen Heere Johan rutgers verstanden daß sijne ko: M: t vndt E. g. in genadiges Contentament meinen geringen dienst biß hero haben auff vndt angenhomen.

De ordnung den dussen post, sol mihr duncken am besten tho sijn eben die selbige, wie man in Italia, Teutschlant, Vrancrijck vndt Hispania gebraucht daß man die ordonieren von ein ander 5. 6. oder 7. mailen, nach gelegenheigt des vorths, vndt man schicket de brieven forth in einer valisa (Felleisen) verschlossen, die wurden durch ein frisch pfeert vndt frisch man von der eine post an der ander gebracht vndt alsoo vber nacht vndt tagh expediert, wurden auch die posten gelecht auß de stetteren (Städten), damit deß nachts die verschlossenen stetteren kein impedimentum sollen geben, vndt ist gewis, wan es richtigh geordnet ist, vndt gebürleich forthgehet, sollen in 5 taghen de brieffen von hie an deß Sweedischen reichs grentsen seijn, ist aber auff dusse post keine sichre rechnung zu machen, wie anderwegen, weil daß wasser driemahl passieren mussen, welches durch ongewitter, eijß vndt anders mehr kan impediert wurden sonst hatt man hie wochentleich brieven auß den Hage in 6 Tagen, von Collen in 5 taghen, von Francfrt, Antorff (Antwerpen), Heidelbergh, Praga in 8 tagen, von Paris in 13 taghen, von Lisbona in 18 taghen, von Cicilia, Venedigh, Roma in 3 wochen.

[1]) Der vollständige Titel der Schrift lautet (in deutscher Übersetzung): Die erste vom schwedischen Staat angeordnete Postbeförderung von Privatbriefen. Zur 300jährigen Erinnerung. Mit Aktenstücken und Bemerkungen herausgegeben von der schwedischen Generalpostverwaltung. Stockholm 1920.



Weil den dusse post gehen muß durch daß köningreich denemercken, vndt durch Holstein, kan solches nicht geschen ohne wissen von ehre kon: M:t in denemercken vndt den durchleutigen Hertzoge von Holstein, wehr mihr derwegen von nöthen nebens ample Instruction brieven von faveur von sijne kon: M:t an ehre ko: M:t in denemercken, vndt ann den deurleuchtigen Hertzoge von Holstein vber dusse sache, sol dan durch commandement von ehre ko: M:t vndt deurchleuchtige genade, an ehre Amptleuten, solchen post am besten vndt sichersten angeordnet vndt continuiert wurden.

Anlangent de onkostungh weß der auff solte gehen, kan nicht gewiß sagen, sondern nach Information von de ander posten alles Calculiert solte wochentleich hin vndt wider vber 30 reichtsthaller, ist ongefehr 1600. a. 1700 reichsthaller in daß Jahr kosten, dan jeder woche hatt jeder post swoomahl sein officium, weil jeder roß, wan eß seine brieff an destinierten orth hatt bracht, widerumb ledich zurucke gehet, damitt hat seijne ko: M:t keine ander posten oder botten nötigh, vndt wurden alle brieffen nicht allein preciser expediert, den wol jemahl durch expresse botten ist geschen, sonderun eß geschicht wochentleich, wil den auch 100 oder 150 reichtaller auff gehen fur onkostungh ehe den alles angeordnet ist, diß ist auff alles mein bedencken wan diß seijne ko: M:t genedichst gefallen thut, vndt ich hier zu absolute commissiion habe, sol den solches in aller diligentia procuriren, daß eß solte angeordnet wurden. Mocht auch gernn wissen, ob eß seijne ko: M:t genediges wolgefallen mochte seijn daß de kauffleute hie vndt zu Ambsterdam, soo ihre negotia haben in daß koninreich Schweeden, ihnen von ditto post auch solten dienen, vndt ob die brieffe auff niekopingh, norcöpingh, zurcöpingh, Telgen vndt Stockholm sicher sollen bestelt wurden.

Wil auff alles sijne ko: M:tz genadige resolution vndt E. g. rescription erwarten, von newes referire mihr auff deß Hernn rutgersio seijne nebengehende Avisen wil dan godt bitten vmb seijne ko: M:t in Langwehren gesondheit vndt geluckige regerungh zu conservriren nebe E. E. g. Wolgebornn seer Eedle gestrenge Heere bleibt denselben nach vntertanige salutation in sijn heyligen schuts empfohlen, In Hamborgh den 21 Februarij 1620

E. E. W. Dr

Leenart van Sorgen.

II.

Vertzaichnus was wochentlich von denen Kaufleute Brieffe Empfang so nun Ein Jahr mit Ihre Maij:ts von Sweden Post aus Hamburg nach Stocholm Comen vnd bis vf selbige grentze seind Betzalt worden.

			ß
1620.	Aj	28 Julio p Ein Brief . . .	4
	adj	4 Auguste p 3 Brief	12
		11 ditto	12
		18 ditto	12
		25 ditto	8
	adj	Primo Septembr	4
		8 ditto	16
		15 ditto	12
		22 ditto nullo	—
		29 ditto	12
	Aj	6 October	14
		13 ditto	12
		20 ditto	4
		28 ditto	16
		(Seite. . . .	ß 138)

		(Übertrag.... ſſ	138)
adj	4	Novembr	12
	11	ditto	20
	18	ditto	40
	25	ditto	24
Adj	2	Decembr...........	30
	9	ditto	24
	16	ditto	16
	23	ditto	20
A:o 1621 Aj.	5	Janner p 2 Brief.....	8
	12	ditto	28
	20	ditto	16
	27	ditto	12
adj	3	Febrer	16
	10	ditto	20
	17	ditto..............	12
	24	ditto	12
Adj	3	Mertz..............	16
	10	ditto	20
	17	ditto	16
	24	ditto	8
	31	ditto	18
adj	7	April..............	12
	14	ditto	20
	21	ditto	8
	29	ditto	20
adj	4	Maijo	—
	12	ditto	16
	19	ditto	12
	26	ditto	12
adj	3	Junj	14
	10	ditto	4
	16	ditto	4
	24	ditto	16
	29	ditto	8
adj	8	Julio..............	18
	13	ditto	16
		Summa.... ſſ	706

Machen a 16 ſſ mark 44.2. —

Was sonsten von den wenig Brieffen Empfangen so aus Stocholm alhero komen hab ich daruon, weil es so gar nichtes od(er) wenig gewesen, keine Memoria gehalten, soll aber so es begerdt wirdt Jnßkunftig auch Notiret werden. Vermeine Aber Jhre Maij: t, od(er) die sijenigen werden es so gering Achten, daß sie solches ehe den Postm: r dieses Ortts, vor Sijne Extra ordje muhe (als Zittung Koppiren, vnd was mehr dergestaldt Jnßkunftig vorfallen mughte) genießen lassen, doch stehet alles beij derofelbe wille vnd Discretion.

Hans Jacob Kleinhans
k. Postmeister Jn Hamburg Uff. d. Zolbrug.

Aus dem Inhalt des abgedruckten Briefes — schreibt dazu die schwedische Generalpostverwaltung — geht hervor, daß die Regierung des Königs Gustav II. Adolf (des großen Königs, der im Dreißigjährigen Krieg eine so bedeutende Rolle gespielt hat) unterm 3. Januar 1620 ein Schreiben an Leenatt van Sorgen ge-

richtet und ihm dabei einen Plan zur Einrichtung einer regelmäßigen Postlinie zwischen Schweden (von Markaryd an der dänischen Grenze) und Hamburg übersandt hat. Seiner Antwort, dem oben wiedergegebenen Briefe, hat Leenart van Sorgen einen ins einzelne gehenden Vorschlag zur Einrichtung der Postlinie beigefügt. Aus der Frage in dem Brief, ob es der Wille der Regierung sei, daß auch Kaufleute diese Postlinie zur Absendung von Briefen benutzen sollten, schließt die schwedische Generalpostverwaltung, und gewiß mit Recht, daß zu der fraglichen Zeit, also im Anfang des Jahres 1620, für die Allgemeinheit irgendeine Postverbindung Schweden—Hamburg noch nicht bestanden habe. Hinzuzufügen wäre noch, daß möglicherweise die schwedische Regierung erst durch die Anfrage van Sorgens auf den Gedanken gekommen ist, die zunächst nur als Regierungs- und Diplomatenpost gedachte Postverbindung auch Privatpersonen zur Verfügung zu stellen. Trifft diese Annahme zu, so ist van Sorgen ohne Zweifel dadurch zu seiner Anregung gekommen, daß ihm die Wirksamkeit der in Deutschland, den Niederlanden, Österreich, Spanien und anderen Ländern wirkenden Thurn-und-Taxisschen Post bekannt war, die ja, wie an anderer Stelle nachgewiesen,[1]) von ihren ersten Anfängen an Privatbriefe beförderte. In der Tat erwähnt van Sorgen in seinem Briefe rühmend die Tätigkeit und vor allem die Regelmäßigkeit des in den genannten Ländern bestehenden Postdienstes, und auch seine Einzelvorschläge wegen der hamburg-schwedischen Post — Errichtung von Poststationen in bestimmten Abständen; Pferde- und Leutewechsel an diesen Stationen; Beförderung der Briefe in Felleisen — entsprechen ganz dem, was von den damaligen Einrichtungen der Thurn-und-Taxisschen Post bekannt ist.

Leider liegt die Entscheidung, die auf den Bericht van Sorgens von der schwedischen Regierung getroffen worden ist, nicht im Wortlaut vor, da die Regierungsakten gerade aus dem Jahr 1620 besonders unvollständig und zum Teil abhanden gekommen sind. In welchem Sinn aber die Entscheidung — wahrscheinlich im Spätfrühling 1620 — getroffen worden ist, kann nach der abgedruckten Abrechnung des Postmeisters Kleinhans nicht zweifelhaft sein, da nach ihr seit Ende Juli 1620 tatsächlich Privatbriefe mit der regelmäßigen Staatspost zwischen Stockholm und Hamburg befördert worden sind. Die schwedische Generalpostverwaltung nimmt denn auch an, es sei von der Regierung bestimmt worden, daß die hauptsächlich für die Beförderung amtlicher Sendungen bestimmte Postverbindung mit Hamburg gegen Bezahlung auch für Briefe von Privatpersonen benutzt werden dürfe. Sie nimmt ferner an, daß von der Regierung zugleich auch Gebührensätze für die Privatbriefe festgesetzt worden seien, was daraus hervorgehe, daß Postmeister Kleinhans die Briefe mit gewissen festen Beträgen in seine Abrechnung aufgenommen habe. Anscheinend sind für jeden Brief 4 Schilling gerechnet, so daß dieser Betrag die Freigebühr von Hamburg bis zur schwedischen Grenze darstellen würde. Wo in der Abrechnung eine nicht durch 4 teilbare Summe erscheint, dürfte ein Fehler vorliegen. Nimmt man den Satz von 4 Schilling für einen Brief an, so kommt eine Gesamtzahl von rund 175 Briefen heraus, die in dem Jahr, auf das sich die Abrechnung bezieht, von Hamburg nach Stockholm befördert worden sind. Im übrigen läßt die Abrechnung ersehen, daß die Post ziemlich regelmäßig gegangen ist. Besondere Erwähnung verdient noch die Bemerkung am Schlusse der Abrechnung, die den Wunsch ausspricht, daß für die Briefe nach Hamburg wegen ihrer geringen Zahl, und um dem Postmeister ein Entgelt »für extraordinäre Mühe« zu geben, von einer Abrechnung abgesehen werden möge. Als derartige besondere Arbeit wird in erster Linie das »Zeittung Koppieren« genannt, woraus sich ergibt, daß auch der schwedische Postmeister in Hamburg neben der eigentlichen Postbesorgung die

[1]) Vgl. den Aufsatz »Die Anfänge der Taxisschen Posten«, Archiv 1916, S. 298.



Aufgabe hatte, Nachrichten („Zeittung") zu sammeln, aufzuschreiben und mit der Post abzuschicken.

Zur Erinnerung daran, daß vor 300 Jahren zum erstenmal Privatbriefe mit einer schwedischen Staatspost befördert worden sind, hat die Generalpostverwaltung in Stockholm eine Erinnerungsmarke ausgegeben, die, von Professor Olle Hjortzberg entworfen, die bekannten Züge des Königs Gustav II. Adolf wiedergibt und an den beiden Seiten die Jahreszahlen 1620 und 1920 trägt. Als Vorbild zu dem Bilde des Königs hat der Künstler die von Georg Petel im Jahre 1632 ausgeführte und von Chr. Neidhardt 1643 in Nürnberg in Bronze gegossene Büste genommen, zu der der König seinerzeit selbst Modell gesessen hat und die sich jetzt im Nationalmuseum zu Stockholm befindet.

Die Reichsbank im Jahre 1919.

Im Jahre 1919 wurden an die Reichsbank größere Anforderungen als je zuvor gestellt. Sie mußte an Kredit und Zahlungsmitteln weit höhere Beträge zur Verfügung stellen als in den Kriegsjahren, da sich die Anforderungen von Jahr zu Jahr gesteigert hatten. Die Entwicklung stand im engen Zusammenhang mit der Gestaltung der wirtschaftlichen und politischen Lage Deutschlands. Während des ganzen Jahres blieb die wirtschaftliche Tätigkeit insbesondere durch Rohstoff- und Kohlenmangel, durch Warenknappheit und Teuerung, durch Arbeitsunlust und Streiks, durch gesteigerte Lohnforderungen von Arbeitern und Angestellten sowie durch Verkehrsschwierigkeiten stark beeinträchtigt. In der ersten Jahreshälfte kam es zudem in der Reichshauptstadt und an manchen anderen Orten wiederholt zu blutigen Aufständen. Wenngleich sich später die innerpolitische Lage besserte und nach Aufhebung der Blockade gegen Deutschland die Ernährung durch Einfuhren gehoben werden konnte, wurde die günstigere Gestaltung der Verhältnisse in ihren Wirkungen doch bald wieder dadurch gehemmt, daß nach der am 28. Juni 1919 erfolgten Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles im In- und Ausland die Ungewißheit über die künftige Entwicklung Deutschlands eher zu- als abnahm. Unter der Einwirkung dieser Ursachen steigerte sich während des Jahres 1919 die Entwertung der deutschen Wechselkurse gegenüber dem Ausland in einem vorher nicht für möglich gehaltenen Umfang. Im Inland bestand die in den letzten Monaten des Vorjahrs einsetzende sehr große Nachfrage nach Zahlungsmitteln während der meisten Monate fort. Das Reich konnte seine großen Kreditansprüche durch Aufnahme von langfristigen oder dauernden Anleihen nur unzulänglich befriedigen, so daß die schwebende Schuld einen außerordentlichen und unerwünschten Umfang annahm und die wie üblich bei der Reichsbank flüssig gemachten Schatzanweisungskredite nicht wie bisher durch Anleiheerlöse teilweise abgedeckt wurden. Wenn sich gleichwohl der Stand der Reichsbank nicht noch mehr verschlechtert hat, so hängt das mit dem eigenartigen Einfluß zusammen, den die an sich unbefriedigende Lage auf den Geldmarkt ausübte. Die aus der Kriegszeit herrührenden, durch Ausverkauf und Auflösung der deutschen Wirtschaft entstandenen flüssigen Gelder konnten, obwohl die Umstellung der Betriebe auf den Friedensstand fast überall erfolgreich durchgeführt war, erst teilweise wieder beschäftigt werden. Sie suchten und fanden in wachsendem Umfang Anlage in den von der Reichsbank abgegebenen Schatzanweisungen des Reichs. Daneben konnte der Markt starke Kredit- und Geldbedürfnisse der Bundesstaaten und Gemeinden sowie die zum Teil auf die Erhöhung der Warenpreise und die beginnende Wiederbelebung der Wirtschaft zurückzuführenden Geldanforderungen einzelner Kreise von Handel und Gewerbe meist unschwer befriedigen, wenn auch



in den letzten Monaten des Jahres eine leichte Geldverteuerung und Abnahme der überreichlichen Mittel des Geldmarktes festzustellen war.

Der Geldumlauf nahm 1919 eine große Ausdehnung an. Insbesondere erforderten die ständig zunehmende Teuerung und die Erhöhungen von Gehältern und Löhnen für den Zahlungsverkehr immer größere Barbeträge. Demzufolge wuchsen auch die im Schleichhandel verwendeten Beträge, die naturgemäß schwer den Weg zur Reichsbank zurückfinden. Die Abflüsse in das Ausland zur Bezahlung rechtmäßiger, hauptsächlich aber unrechtmäßiger Einfuhren sowie zu Vermögensverschiebungen dauerten in sehr erheblichem Umfang an. Ins Gewicht fielen ferner die auf Grund des Waffenstillstandsvertrags an die feindlichen Besatzungsbehörden zu leistenden Zahlungen. Erwähnung verdienen auch die Ende 1918 begonnenen, insgesamt mehr als 1½ Milliarden Mark betragenden Sendungen von Reichsbanknoten nach Belgien, die zur Rückerstattung der im Krieg aus den besetzten Gebieten nach Deutschland zur Gutschrift übergeführten Notenbeträge dienten. Im Verkehr wurden zeitweilig die baren Kassenbestände weit über das übliche Maß ausgedehnt, weil infolge von Bankbeamtenstreiks nicht mit regelmäßiger oder ausreichender Lieferung von Zahlungsmitteln gerechnet werden konnte oder weil aus sonstigen Gründen wirtschaftlicher und politischer Art die Gefahr einer Schließung von Bankunternehmungen bestand. Der Zahlungsmittelumlauf verminderte sich im dritten Vierteljahr vorübergehend, als nach Aufhebung der Blockade die Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in etwas ruhigere Bahnen einzulenken schien und mit Hilfe erheblicher Reichsmittel zeitweise die Lebenshaltung verbessert und verbilligt werden konnte. Die überaus unbefriedigende Gestaltung, die der Zahlungsmittelverkehr während des letzten Vierteljahrs annahm, führten außer den fortwirkenden angedeuteten Ursachen insbesondere noch die Geldaufspeicherungen herbei, die größtenteils dazu dienten, die Beträge der Kenntnis der Steuerbehörde zu entziehen.

Das anläßlich der starken Zahlungsmittelkrisis im letzten Viertel des Jahres 1918 auf Anregung der Reichsbank von Gemeinden usw. ausgegebene Notgeld wurde Anfang 1919 fast ganz wieder aus dem Verkehr gezogen. Im wesentlichen blieben zunächst nur noch die ganz kleinen Abschnitte im Umlauf, da die von der Reichsfinanzverwaltung veranlaßten Ausprägungen von 50-Pfennig-Stücken aus Aluminium erst gegen Ende des Jahres einen genügenden Umfang erreichten.

An Notgeld wurden ausgegeben

1. seit Kriegsausbruch bis November 1916 .... 8,5 Millionen Mark,
2. seit Dezember 1916 bis September 1918 .... 67,0 „ „
3. seit Oktober 1918 bis Frühjahr 1919 .... 2003,0 „ „ .

Die Notgeldbeträge sind niemals gleichzeitig in der ganzen Höhe im Verkehr gewesen. Sehr große Beträge von Notgeldabschnitten haben nicht einer Vermehrung des Geldumlaufs, sondern lediglich — einmal oder mehrfach — dem Ersatz für unbrauchbar gewordene und deshalb aus dem Verkehr gezogene Stücke gedient. Die von der Reichsbank ermittelte höchste Umlaufziffer belief sich Anfang Januar 1919 auf 1487 Millionen Mark. Ende Mai 1919 betrug der Gesamtumlauf nur noch 190 Millionen Mark. Die Kosten, die der Reichsbank aus der Übernahme der Hälfte der Ausgaben für die Herstellung und der durch Fälschungen entstandenen Verluste erwuchsen, hielten sich in engen Grenzen.

Um den Bargeldverkehr einzuschränken, suchte die Reichsbankverwaltung auch im Jahre 1919 dem bargeldlosen Zahlungsausgleich weitere Ausdehnung zu verschaffen. Sie gab wieder manche Anregungen an Behörden des Reichs, der Bundesstaaten und Gemeinden sowie an die Bankwelt und gestaltete ihren eigenen Geschäftsbetrieb durch eine Reihe von Maßnahmen aus. Alle Reichsbanknebenstellen sind durch Errichtung eines eigenen Postscheckkontos unmittelbar an den Postscheckverkehr angeschlossen und im Verkehr der Nebenstellen mit beschränktem

Überweisungsverkehr sind die Grenzen der von den Nebenstellen unmittelbar auszuführenden Überweisungen zwischen denselben Personen von 150 000 M auf 500 000 M erhöht worden.

Die auswärtigen Wechselkurse haben sich 1919 abgesehen von einigen Unterbrechungen sehr verschlechtert.

Die Handels- und die Zahlungsbilanz gestaltete sich für Deutschland weiter außerordentlich ungünstig. Die Wareneinfuhr in das von Vorräten und Rohstoffen nahezu entblößte Inland erforderte, namentlich nach Aufhebung der Blockade Anfang Juli, sehr große und angesichts der Preis- und Kursentwicklung immer mehr steigende Summen, die sich noch dadurch erhöhten, daß infolge der Waffenstillstandsbedingungen, der Besetzung weiter Strecken deutschen Gebiets und aus anderen Gründen eine wirksame Grenzüberwachung nicht mehr möglich war und große Mengen zum Teil unerwünschter und unnötiger Waren in das Inland strömten. Die Ausfuhr brachte demgegenüber, teils aus Mangel an Rohstoffen und Kohle, teils infolge starken Rückgangs der Erzeugung, namentlich in den ersten Monaten des Jahres sehr geringe Erträge, und auch die im weiteren Verlauf des Jahres mit der Entwertung der Valuta zunehmenden Käufe des Auslandes von deutschen Waren, Wertpapieren, Unternehmungen und Grundstücken schufen keine ausreichend wirksamen Gegenposten. Mangels genügender Vorräte an Wechseln mußten schon rechtmäßige Einfuhren zum Teil durch Verwertung von Marknoten bezahlt werden. Das kursdrückende Angebot von Markzahlungsmitteln im Ausland wuchs mehr und mehr. Die Begleichung von Auslandsverpflichtungen durch Aufnahme von Krediten wurde daher immer schwieriger, zumal da fortgesetzt Streiks und politische Unruhen in Deutschland, die wachsenden Ausgaben des Reichs und die damit im Zusammenhang stehende zunehmende Banknotenausgabe das Vertrauen des Auslandes erschütterten und die bekanntwerdenden, in ihren geldlichen Wirkungen noch unübersehbaren Friedensbedingungen nicht dazu angetan waren, den Kredit Deutschlands zu heben. Hierzu kam die schon länger andauernde, im Jahre 1919 sich aber außerordentlich verschärfende Kapitalflucht, die aus Angst vor der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung oder aus Steuerfurcht nicht nur durch Versendung von Zahlungsmitteln nach dem Ausland, sondern auch durch Veräußerung von Wertpapieren, Waren und beweglichem Eigentum vor sich ging. Die Waffenstillstandsbedingungen hatten zudem mit der Auslieferung der Handelsflotte das Überseegeschäft als valutabesserndes Mittel endgültig ausgeschaltet. Der Reichsbank war die freie Verfügung über den stark zusammenschmelzenden Goldbestand genommen und damit die Rückzahlung ausländischer Kredite erschwert.

Die Reichsbank war mit allen Kräften bestrebt, der verhängnisvollen Entwicklung der deutschen auswärtigen Wechselkurse entgegenzuwirken. Sie griff daher bei dem Goldwarengewerbe ein, dem sie den wichtigsten Rohstoff, das Gold, wenn auch nur noch in sehr beschränktem Umfang, lieferte. Hierbei wurden zur Hebung der Valuta die Vorschriften über die Verwendung des Goldes, die bezwecken, mit einem möglichst geringen Aufwand an zu verarbeitendem Gold einen möglichst hohen Ertrag an Auslandsguthaben zu erzielen, weiter verschärft. Der Gesamtbetrag der im Jahre 1919 für Goldwaren hereingekommenen Auslandswechsel von etwa 1/4 Milliarde Mark beweist den Erfolg der Bemühungen, er gibt aber insofern nicht das richtige Bild, als die aus dem Golde der Reichsbank gefertigten Waren hauptsächlich erst im Jahre 1920 ausgeführt und bezahlt werden. Von wesentlich größerer Bedeutung waren die im Einvernehmen mit dem Reichswirtschaftsministerium einsetzenden Bemühungen, den Betrag der deutschen Einfuhr dadurch zu steigern, daß die Ausfuhrfirmen und die sonst in Betracht kommenden Kreise mit großem Erfolg über den Zusammenhang der Valutaentwicklung und der auf

dem Weltmarkt erzielbaren Warenpreise fortgesetzt aufgeklärt und angeregt wurden, die Ausfuhrpreise nach Möglichkeit den Erfordernissen der Valuta entsprechend zu berechnen. Um die zur Begleichung unentbehrlicher Einfuhren erforderlichen Werte zu beschaffen, suchte die Reichsbank die aus der Ausfuhr herrührenden Auslandswechsel usw. an sich zu ziehen. Die Heranziehung wurde dadurch erleichtert, daß sich die Bank bereit erklärte, die von inländischen Ausfuhrfirmen auf ausländische Käufer gezogenen langsichtigen Tratten aufzukaufen und damit dem deutschen Kaufmann die für das Auslandsgeschäft wichtige Kurssicherung zu verschaffen. Sehr erhebliche Mengen an ausländischen Zahlungsmitteln besorgte die Reichsbank ferner durch den Verkauf von Wertpapieren und Zinsscheinen sowie dadurch, daß sie ausländische Noten und Sorten im besetzten und unbesetzten Gebiet ankaufte.

Das nach dem militärischen und politischen Zusammenbruch Deutschlands hervorgetretene Bedürfnis weiter Volkskreise, die während des Krieges gezeichneten Reichsanleihen flüssig zu machen, bestand 1919 in verstärktem Maße fort. Die Reichsbank trug den Verhältnissen dadurch Rechnung, daß sie von den Eigentümern, die für Verkäufe von Kriegsanleihen ein wirtschaftliches Bedürfnis nachwiesen, Beträge zurückkaufte. Seit Dezember 1918 machte die Reichsfinanzverwaltung zunächst Monat für Monat einen entsprechenden Betrag verfügbar, der auf die Reichsbank und die sonst als Vermittlungsstellen bei den Kriegsanleihezeichnungen tätig gewesenen Anstalten zur Aufnahme von Kriegsanleihen in geeigneter Weise verteilt wurde. In erster Linie wurden kleinere Verkäufe berücksichtigt, denen ein dringendes Geldbedürfnis zugrunde lag. Nach der Unterzeichnung des Friedens von Versailles wurde in Erfüllung der von der Reichsregierung im Laufe des Krieges wiederholt abgegebenen Erklärungen zur Festigung des Kriegsanleihemarktes unter Führung und Beteiligung der Reichsbank und unter Gewährleistung des Reichs eine Vereinigung für die deutschen Kriegsanleihen gebildet, der die großen Banken und Bankhäuser, der Verband der Girozentralen der deutschen Sparkassen sowie fast alle bedeutenderen deutschen Bankfirmen angehören. Als Vermittlungsstelle der Vereinigung, die auch die Aufgabe hat, die aufgenommenen Beträge zu dauernder Anlage wieder unterzubringen, wurde im August 1919 die Kriegsanleihe-Aktiengesellschaft gegründet. Die Gesellschaft ist keine Erwerbsgesellschaft zugunsten der Aktionäre. Sie verteilt daher auf das 400 Millionen Mark betragende Grundkapital keinen Gewinn. Der Kurs, zu dem die Kriegsanleihen zu 5 v H zurückgekauft wurden, stellte sich Anfang 1919 auf 94 v H; er mußte nach und nach herabgesetzt werden und betrug am Jahresschluß 77,50 v H.

Nach § 41 des Bankgesetzes stand dem Reiche das Recht zu, bis Ende 1919 das Privilegium der Reichsbank für den Schluß des Jahres 1920 zu kündigen. Wenn das Reich von dieser Befugnis keinen Gebrauch gemacht hat, so war hierfür in erster Linie die Erwägung maßgebend, daß die gegen die Übernahme der Reichsbank in das Reich sprechenden Gründe nach den Erfahrungen während des Krieges eine unzweideutige und überzeugende Bestätigung gefunden hatten. Gerade die letzten Jahre haben klar erwiesen, von wie großem Wert es für das Reich ist, wenn eine vermögensrechtlich selbständige, kreditwürdige und kreditfähige Zentralnotenbank besteht, die mit ihrem Kredit neben den Reichskredit zu treten vermag. Dementsprechend hält die Banknovelle vom 16. Dezember 1919 (Reichs-Gesetzbl. S. 2117) die Reichsbank in ihrer bisherigen Verfassung aufrecht und beschränkt sich darauf, die Beteiligung des Reichs an dem Bankgewinn neu zu regeln, die auf die Einrichtung und den Geschäftsbetrieb der Reichsbank bezüglichen Vorschriften den veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen und die Abwicklung der von der Reichsbank während des Krieges übernommenen Kreditverpflichtungen durch die Zulassung von Devisentermingeschäften zu erleichtern. Daneben sieht sie eine Ergänzung der den Geschäftsbetrieb der Privatnotenbanken regelnden Bestimmungen vor.

Nach Artikel 1 ist die Gewinnbeteiligung des Reichs für die Dauer der Befreiung der Reichsbank von der Notensteuer jährlich im Wege der Gesetzgebung festzulegen und das Reich befugt, am 31. Dezember desjenigen Jahres, innerhalb dessen die Befreiungsfrist außer Kraft tritt, von dem im § 41 des Bankgesetzes vorgesehenen Kündigungsrecht Gebrauch zu machen. Die Vorschrift war notwendig, da die Befreiung der Bank von der Notensteuer und die mit der Kreditgewährung an das Reich zusammenhängende außerordentliche Gewinnsteigerung der Reichsbank Vorteile verschafften, auf die die Anteilseigner kein Recht haben und die deswegen auch während des Krieges von Jahr zu Jahr im Wege des Sondergesetzes aus Billigkeitsgründen dem Reiche teilweise wieder zugeführt worden sind.

Die auf die Einrichtung bezüglichen Änderungen betreffen das Bankkuratorium und die Bankleitung, den Weiterbetrieb von Zweiganstalten außerhalb des Reichsgebiets (Danzig, Memel) und den Zentralausschuß. Die Zahl der Mitglieder des Bankkuratoriums, das unter dem Vorsitz des Reichskanzlers die dem Reiche zustehende Aufsicht über die Reichsbank ausübt, ist von vier auf acht Mitglieder erhöht worden, von denen zwei durch den Reichspräsidenten und die übrigen sechs durch den Reichsrat ernannt werden. Die dem Reiche zustehende Leitung der Bank soll nach wie vor vom Reichskanzler ausgeübt werden. Dagegen ist die bisher im § 26 des Bankgesetzes vorgesehene Bestellung eines ständigen Vertreters des Reichskanzlers in der Bankleitung angesichts der gegen früher veränderten Stellung des Reichskanzlers und mit Rücksicht darauf, daß die Verfassung eine Stellvertretung des Reichskanzlers nicht kennt, weggefallen. Die Zahl der Mitglieder des Zentralausschusses und ihrer Stellvertreter wurde auf je achtzehn erhöht, um drei großen, im Zentralausschuß bisher nicht vertretenen Wirtschaftsgruppen, nämlich der in den Gewerkschaften zusammengeschlossenen Arbeiterschaft, den Sparkassen und den Genossenschaften, eine Vertretung zu sichern.

Um eine Durchkreuzung der bankpolitischen Maßnahmen der Reichsbank durch die Privatnotenbanken zu verhindern, sind diese Banken weiterhin verpflichtet, vom 1. Januar 1925 an Wertpapiere, insbesondere Wechsel, zu keinem niedrigeren als dem für die Diskontierung zugelassenen Satze zu lombardieren.

Die Gesamtumsätze betrugen 1919 bei der Reichshauptbank und bei den Reichsbankanstalten 5 877 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 3 343 Milliarden Mark mehr 2 534 Milliarden Mark.

Die ungeheure Steigerung der Gesamtumsätze, in der die Wirkung der fortschreitenden Preisverteuerung und der wachsenden Inanspruchnahme der Reichsbank durch das Reich deutlich zum Ausdruck kommt, entfällt hauptsächlich auf den Überweisungs- und Abrechnungsverkehr. Die Gesamtumsätze haben betragen

im Jahre 1913	422	Milliarden Mark,
" " 1914	522	" "
" " 1915	973	" "
" " 1916	1 257	" "
" " 1917	2 030	" "
" " 1918	3 343	" "
" " 1919	5 877	" ".

Der Goldbestand der Reichsbank verringerte sich von 2 262 Millionen Mark Ende 1918 um 1 173 Millionen Mark auf 1 089 Millionen Mark Ende 1919. Der bedeutende Rückgang beruht hauptsächlich darauf, daß rund 1 Milliarde Mark in Gold zur Beschaffung von Lebensmitteln an die Feindmächte abgegeben wurde. Kleinere Beträge sind außerdem zur Steigerung der Auslands-Wechselkurse an das neutrale Ausland versandt oder an das deutsche goldverbrauchende Gewerbe verkauft worden.

Der Bestand an Scheidemünzen (Silber, Nickel, Zink, Kupfer, Eisen) hielt sich während des ganzen Jahres ungefähr auf der gleichen Höhe; Ende 1919 betrug er 20,5 Millionen Mark. Um dem Verkehr die erforderlichen Mengen an kleinen Scheidemünzen zur Verfügung stellen zu können, ließ die Reichsfinanzverwaltung die Prägung von Eisen- und Zinkmünzen fortsetzen, auch wurden die in den Vorjahren aus dem Verkehr gezogenen 5- und 10-Pfennig-Stücke aus Nickel wieder in den Verkehr gegeben. Zur Beseitigung des Mangels an ½-Mark-Stücken wurde zur Herstellung solcher Stücke aus Aluminium geschritten, auch wurden die von Gemeinden Ende 1918 ausgegebenen Geldzeichen zu 50 Pfennig in den Gegenden, in denen sich ein Bedürfnis herausstellte, weiter im Verkehr belassen.

Der Metallbestand, das ist der Bestand an kursfähigem deutschem Geld und an Gold in Barren oder ausländischen Münzen, das Kilogramm fein zu 2 784 ℳ berechnet, betrug 1919

am 7. Januar (höchster Bestand)	**2 279** 568 000 ℳ,
am 31. Dezember (niedrigster Bestand)	**1 110** 019 000 »
durchschnittlich	**1 513** 566 000 »
(1918 durchschnittlich	**2 487** 581 000 »),
also 1919 gegen 1918 weniger	**974** 015 000 ».

Ende 1919 setzte sich der Metallbestand zusammen

aus Gold in Barren und fremden Münzen im Werte von	**191** 895 000 ℳ,
aus Gold in deutschen Münzen	**897** 604 000 »
Gold	**1 089** 499 000 ℳ,
aus Scheidemünzen	**20** 520 000 »
insgesamt	**1 110** 019 000 ℳ.

Der Bestand an Darlehnskassenscheinen erhöhte sich von 5,263 Milliarden Mark Ende 1918 um 5,730 Milliarden auf 10,993 Milliarden Mark Ende 1919. Von diesem Betrag entfielen 8,023 Milliarden Mark auf nicht umlaufsfähige Abschnitte, die nur zur Notendeckung verwendet werden. Die von den Darlehnskassen zugeflossenen Darlehnskassenscheine sind zum Teil in den Verkehr gegeben worden.

Der Bestand an Reichskassenscheinen betrug am Jahresschlusse 32 Millionen Mark.

Der Notenumlauf ist von 22,188 Milliarden Mark Ende 1918 um 13,510 Milliarden auf 35,698 Milliarden Mark Ende 1919 gestiegen.

Im Umlauf waren an Banknoten

als höchster Betrag am 31. Dezember 1919	**35 698** 369 000 ℳ,
als niedrigster Betrag am 7. Januar 1919	**22 336** 844 000 »
durchschnittlich	**27 987** 808 000 »
(1918 durchschnittlich	**13 681** 595 000 »),
so daß gegen das Vorjahr durchschnittlich	**14 306** 213 000 »

mehr im Umlauf gewesen sind.

Für die Anfertigung neuer Banknoten sind 26,2 Millionen Mark Kosten entstanden.

Die überaus ungünstige Entwicklung des Zahlungsmittelverkehrs, die seit der zweiten Hälfte des Jahres 1918 mit dem Zusammenbruch Deutschlands in die Erscheinung trat, setzte sich im ersten Halbjahr 1919 fort. Für das dritte Vierteljahr zeigt sich eine, wenn auch nicht erhebliche Abnahme des Zahlungsmittelbedarfs. Im letzten Vierteljahr erreichte die Zunahme des Geldzeichenumlaufs nahezu wieder den ungeheuren Umfang wie in der entsprechenden Zeit des Vorjahrs. Die Entwicklung des Notenumlaufs und des Umlaufs an Reichs-Darlehnskassenscheinen,

die ebenfalls dem Zahlungsmittelverkehr dienen, geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Ende	Im Umlauf waren		
	Reichsbanknoten	Darlehnskassenscheine	insgesamt
	Millionen Mark		
Dezember 1918	22 188	10 242	32 430
März 1919	25 490	11 028	36 518
Juni 1919	29 968	12 027	41 995
September 1919	29 784	11 815	41 599
Dezember 1919	35 698	13 781	49 479.

Die umlaufenden Noten der Reichsbank waren 1919 durch den Barvorrat (Gold und Scheidemünzen, Reichs- und Darlehnskassenscheine) im Wochendurchschnitt zu 34 v H gedeckt. Da der Notenumlauf ganz außergewöhnlich zu- und der Goldbestand um mehr als die Hälfte abnahm, verschlechterte sich die Golddeckung der Noten weiter erheblich. Ende 1919 betrug sie nur noch 3,1 v H.

Im Überweisungsverkehr betrug die Zahl der Kunden 33 569, das sind gegen das Vorjahr 653 weniger. Die Umsätze erreichten einen vorher nicht dagewesenen Umfang und nahmen von 2 676 Milliarden Mark um 2 069 Milliarden auf 4 745 Milliarden Mark zu. Der Umfang des Überweisungsverkehrs ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

Jahr	Gesamtumsatz	Barzahlungen sind vermieden worden im Betrage von	Guthaben der Reichsbankkunden am Jahresschluß
	Millionen Mark	Millionen Mark	Millionen Mark
1900	163 632	136 188	410
1905	222 137	187 770	482
1910	314 173	276 055	562
1913	379 157	336 939	905
1914	464 834	418 209	1 540
1915	831 979	781 163	2 103
1916	1 065 432	1 009 706	3 665
1917	1 685 281	1 623 329	5 777
1918	2 676 121	2 602 429	10 024
1919	4 745 209	4 633 803	11 795.

Die für Rechnung nichtamtlicher Stellen vereinnahmten Beträge sind 1919 durchschnittlich 1,35 Tage (1918 ... 1,87 Tage) auf den Konten verblieben.

Die Umsätze des Abrechnungsverkehrs stiegen 1919 auf 182,677 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 119,310 Milliarden 63,367 Milliarden Mark oder 53 v H mehr.

Die Reichsbank hat 1919 einen Gesamtgewinn von 4,3 Milliarden Mark erzielt, der die Einnahme des Vorjahrs um nahezu $3^1/_2$ Milliarden Mark übersteigt. Der hohe Gewinn ist dadurch erzielt worden, daß die Reichsbank zur Bezahlung eingeführter Lebensmittel fast die Hälfte ihres Goldbestandes an das Reich abgegeben und die Begebungen von Schatzanweisungen bei der Reichsbank in wachsendem Umfang fortgesetzt hat.

Im Jahre 1919 hat betragen

die Gesamteinnahme		4 263 Millionen Mark,
die Gesamtausgabe		4 148 „ „
darunter		
Verwaltungskosten	93 Millionen Mark,	
Kosten für die Banknotenanfertigung	26 „ „	
Abgabe an das Reich statt der Notensteuer	355 „ „	
Rücklage für Kriegsverluste	2 145 „ „	
Verlust für im Ausland aufgenommene Kredite	1 521 „ „	
	mithin Reingewinn	115 Millionen Mark.

Von dem Gewinn sind

gezahlt an das Reich	95 Millionen Mark.
gezahlt an die Anteilseigner	10 „ „
verwandt als Rücklage	5 „ „

Dem Reiche sind hiernach im ganzen 355 + 95 = 450 Millionen Mark zugeflossen.

Die Bankanteile haben einen Ertrag von 8,79 v H gegen 8,68 v H im Jahre 1918 ergeben. Die Rücklage hat eine Höhe von 104 Millionen Mark erreicht.

Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1919[1]).

Der Postscheckverkehr hat sich 1919 weiter stetig entwickelt. Die Zahl der Rechnungsinhaber ist von 27 604 Ende 1918 um 6 176 auf 33 780 Ende 1919 gestiegen. Postscheckrechnungen wurden geführt beim Postscheckbüro in Aarau 1 364, Basel 4 606, Bellinzona 1 046, Bern 3 192, Biel 1 046, Burgdorf 340, Chaux-de-Fonds 750, Chur 931, Frauenfeld 556, Freiburg 343, Genf 1 998, Glarus 421, Langenthal 307, Lausanne 1 772, Luzern 1 594, Neuenburg 810, Olten 413, St. Gallen 2 420, Schaffhausen 753, Sitten 421, Solothurn 612, Vevey 336, Winterthur 678, Zürich 7 071.

Der Gesamtumsatz betrug 1919 bei 22,8 Millionen Buchungen **16,702** Milliarden Franken, d. i. gegen das Vorjahr mit 15,499 Milliarden Franken 1,203 Milliarden Franken oder 7,8 v H mehr. Bargeldlos wurden **11,920** Milliarden Franken oder 71,4 v H des Umsatzes abgewickelt.

Um den Postscheckverkehr den Kreisen des kleinen Handels- und Gewerbestandes zugänglich zu machen und den bargeldlosen Zahlungsausgleich zu fördern, ist mit Wirkung vom 14. März 1919 die Stammeinlage von 100 Franken auf 50 Franken herabgesetzt worden.

Den Inhabern von Postscheckrechnungen, die an Orten ohne Postscheckbüro wohnen, ist die Möglichkeit gegeben worden, bei der Poststelle ihres Wohnorts Beträge abzuheben. In einem solchen Falle holt die Poststelle die Ermächtigung zur Zahlung vom zuständigen Postscheckbüro am Fernsprecher ein. Der Rechnungsinhaber hat die Gebühr für das Ferngespräch zu erstatten und außer der verordnungsmäßigen Auszahlungsgebühr eine Gebühr von 1 Frank zu entrichten.

Um die Abwicklung der Geschäfte im Postscheckverkehr, die durch die ungünstigen Zugverbindungen verlangsamt worden ist, zu beschleunigen, ist zugelassen worden, daß Rechnungsinhaber auf Antrag von dem Eingang einer Einzahlung telegraphisch benachrichtigt werden. Ebenso wird auf Antrag des Auftraggebers dem Empfänger einer Überweisung die Gutschrift telegraphisch mitgeteilt, auch kann ein Rechnungsinhaber über eine ihm telegraphisch gemeldete Einzahlung oder Überweisung verfügen, bevor ihm die Mitteilung über die Gutschrift auf dem gewöhnlichen Wege mitgeteilt worden ist.

Im einzelnen hat sich der Postscheckverkehr wie folgt gestaltet.

[1]) Wegen des Ergebnisses für 1918 vgl. Archiv 1919, S. 310 ff.

Das Ergebnis des Postscheckverkehrs.

	Ende Dezember 1917	Ende Dezember 1918	Ende Dezember 1919
Zahl der Rechnungsinhaber	23 980	27 604	33 780
Guthaben der Rechnungsinhaber	**93** 069 000 Fr.	**121** 921 000 Fr.	**134** 618 000 Fr.

	1917 Stück	1917 Betrag Fr	1918 Stück	1918 Betrag Fr.	1919 Stück	1919 Betrag Fr
Gutschriften: Einzahlungen mit Einzahlungsschein (Zahlkarte)	**12** 580 000	**1 623** 798 000	**13** 761 000	**2 170** 243 000	**14** 008 700[1]	**2 396** 299 000
Gutschriften: Überweisungen von Postscheckrechnungen im Inland	2 165 000	**3 952** 517 000	2 522 000	**5 586** 150 000	2 953 500	**5 960** 115 000[2]
Gutschriften: Überweisungen von Postscheckrechnungen im Ausland	35 000	**18** 587 000	16 000	**7** 619 000	13 300	**1** 062 000
Gutschriften überhaupt	**14** 780 000	**5 594** 902 000	**16** 299 000	**7 764** 012 000	**16** 975 500	**8 357** 476 000
Lastschriften: Auszahlungen durch die Postscheckbüros (Kassenschecke)	378 000	**1 038** 038 000	440 000	**1 378** 774 000	485 700	**1 600** 926 000
Lastschriften: Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	2 135 000	**574** 302 000	2 535 000	**767** 403 000	2 419 800	**782** 036 000
Lastschriften: Überweisungen auf Postscheckrechnungen im Inland	2 165 000	**3 952** 517 000	2 522 000	**5 586** 150 000	2 953 500	**5 960** 115 000[2]
Lastschriften: Überweisungen auf Postscheckrechnungen im Ausland	13 000	**2** 880 000	9 000	**2** 834 000	7 600	**1** 701 000
Lastschriften überhaupt	4 691 000	**5 567** 737 000	5 506 000	**7 735** 161 000	5 866 600	**8 344** 778 000
Gesamtumsatz	**19** 471 000	**11 162** 639 000	**21** 805 000	**15 499** 173 000	**22** 842 100	**16 702** 254 000

[1] Darunter 615 000 Post- und Zahlungsanweisungen, die den Postscheckrechnungen auf Antrag der Inhaber gutgeschrieben worden sind.

[2] Durch den inländischen Überweisungsverkehr wurden 11 920 230 000 Fr. oder 71,37 v H des Umsatzes abgewickelt.

Auf eine Postscheckrechnung entfallen im Durchschnitt		Stück	Betrag Fr
Gutschriften	Einzahlungen mit Einzahlungsschein	457	78 076
	Überweisungen von Postscheckrechnungen im Inland	96	194 191
	Gutschriften überhaupt	553	272 301
Lastschriften	Auszahlungen durch die Postscheckbüros (Kassenschecke)	16	52 161
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	79	25 480
	Überweisungen auf Postscheckrechnungen im Inland	96	194 191
	Lastschriften überhaupt	191	271 888
Gut- und Lastschriften (Gesamtumsatz)		744	544 189.

		Fr.
Durchschnittsbetrag	eines Einzahlungsscheins	164
	einer inländischen Überweisung	2 017
	einer Auszahlung durch die Postscheckbüros (Kassenscheck)	3 296
	einer Zahlungsanweisung	323.

Das Guthaben der Rechnungsinhaber.

	Fr.
Guthaben der Rechnungsinhaber Ende Dezember	134 618 000
Guthaben eines Rechnungsinhabers Ende Dezember	4 386.

Von dem Guthaben Ende 1919 waren angelegt

in Anleihen des Bundes, der Bundesbahnen und der verstaatlichten Bahnen, der Kantone und Gemeinden, in Schuldverschreibungen inländischer Bankanstalten und in ausländischen Wertpapieren (deutsche Reichsanleihe, französische Rente, englische Schuldverschreibungen, India Stock, irische Anleihe und ungarische Staatskassenscheine)	22 857 000	Fr.,
als Guthaben beim schweizerischen Finanzdepartement	74 000 000	»
als Guthaben im ausländischen Überweisungsverkehr	57 000	»
als Guthaben bei der schweizerischen Nationalbank, als Kassenbestand und als Zuschuß an die Betriebsmittel der Postverwaltung	37 704 000	»
zusammen	134 618 000	Fr.

Auf Veranlassung des Finanzausschusses der eidgenössischen Räte hat die schweizerische Postverwaltung die Frage geprüft, ob die Postscheckgelder in weiterem Umfang in Wertpapieren angelegt und dazu die dem schweizerischen Finanzdepartement zugeführten Guthaben zu einem Teile verwandt werden können. Die Anlegung beim Finanzdepartement bietet die Möglichkeit, die Postscheckgelder schneller als Wertpapiere flüssig zu machen und bei Bedarf Zug um Zug der schweizerischen Nationalbank zur Verstärkung der Betriebsmittel zu überweisen. Die Abhebung

vom Finanzdepartement hätte auch zur Folge, daß die schweizerischen Kassenscheine vermehrt werden müßten, was nach Lage der Verhältnisse nicht tunlich erscheint. Aus diesen Erwägungen war eine Änderung in der Anlegung der Postscheckgelder nicht angezeigt. Auch die Verhältnisse auf dem Wertpapiermarkt, die als Folge des Krieges eingetreten sind, haben diese Auffassung bestätigt.

Der Überweisungsverkehr mit dem Ausland.

Der Verkehr mit dem Ausland war 1919 unter dem Einfluß der Kursschwankungen sehr schwach. Überweisungen wurden ausgeführt

im Jahre	aus der Schweiz nach dem Ausland Fr.	aus dem Ausland nach der Schweiz Fr.
1913	17 721 000	7 582 000
1914	11 785 000	5 714 000
1915	4 153 000	4 343 000
1916	4 437 000	13 268 000
1917	2 880 000	18 587 000
1918	2 833 000	7 619 000
1919	1 701 000	1 062 000.

Im einzelnen wurden ausgeführt

nach Ländern, mit denen ein unmittelbarer Überweisungsverkehr besteht (Deutschland, Österreich, Italien — mit Belgien, Luxemburg und Ungarn war der Verkehr 1919 eingestellt)	12 169	Überweisungen über	1 701 000 Fr.,
aus diesen Ländern	6 143	„ „	1 062 000 „
nach England	1 039	„ „	237 000 „
aus England	1 098	„ „	240 000 „
nach Argentinien	18	„ „	8 000 „
aus Argentinien	383	„ „	93 000 „
zusammen	20 850	Überweisungen über	3 341 000 Fr.
(1918	26 999	„ „	11 040 000 „).

Der Hauptverkehr entfiel auf Deutschland. Im Jahre 1919 gingen 9 400 Überweisungen über 1 376 000 Fr. aus der Schweiz nach Deutschland; in umgekehrter Richtung wurden 4 880 Überweisungen über 830 000 Fr. ausgeführt.

Kleine Mitteilungen.

Die Bewachung der englischen Eisenbahnen im Kriege. Trotz des Schutzes gegen feindliche Einfälle, den seine geographische Lage England gewährt, hat man es im Kriege für nötig gehalten, die Eisenbahnen militärisch zu bewachen; allerdings war dieser Schutz auch gegen mutwillige Zerstörung gerichtet, die man besonders zu der Zeit fürchtete, als Arbeiter in großer Zahl aus ihren Betrieben herausgezogen und in das Heer eingestellt wurden. Der Bahnschutz wurde ausschließlich militärischen Kräften anvertraut. Die Polizei und die Eisen-

bahnverwaltungen selbst nahmen an ihm nicht teil. Bei Ausbruch des Krieges galt es zunächst, die nach den Häfen gerichteten Versande des Feldheers zu sichern. Dieser Sicherungsdienst wurde den bestehenden Einheiten des »Territorial«-Heeres übertragen, die wegen ihrer ungenügenden Stärke durch Freiwillige, Arbeiter usw. verstärkt wurden. Nur ein Teil dieser Wachen besaß Schußwaffen; zum Teil waren sie mit Knüppeln bewaffnet. Im September 1914 hielt man einen Ausbau des Bahnschutzes für erforderlich und stellte zu diesem Zwecke neue Einheiten der »National-Reserve« auf, wodurch die Truppen des Territorialheers für den Dienst über See frei wurden. Das Land wurde in eine Anzahl Schutzbezirke eingeteilt, an deren Spitze je ein General stand. Seinem Stabe gehörte u. a. ein technischer Berater aus dem Kreise der Beamten der seinem Schutz anvertrauten Eisenbahnen an. Der Bezirk war in Abschnitte unter dem Befehl eines Majors, jeder Abschnitt wieder in Kompagnie-Bezirke eingeteilt. Ein solcher Bezirk war zunächst nur etwa 10 km lang. Es wurden Posten an den Brücken, Stellwerken, Wasserstellen, Tunneln gestellt, außerdem wurde die Strecke durch Streifwachen begangen. Die Mannschaften der National-Reserve waren meist ältere Leute und bewährten sich infolge ihrer Ruhe besser im Bahnschutz als ihre Vorgänger. Erst im Laufe der Zeit wurden die Bahnschutz-Kompagnien mit Uniformen ausgestattet; zunächst trugen sie nur ein Abzeichen am Arm. Sie waren mit dem Martini-Enfield-Karabiner von 7,7 mm Kaliber und einem kurzen Seitengewehr bewaffnet. Außerdem trugen die Streifwachen sechs Knallkapseln, bei Tag eine rote Fahne, bei Nacht eine Laterne mit roter Blende. Sie erhielten eingehende Anweisungen über den Umgang mit diesen Sicherungsmitteln. Untergebracht waren die Bahnschutztruppen zunächst in Streckenwärterbuden, Pförtnerräumen u. dgl.; später wurden Wagenkasten für sie aufgestellt, noch später baute man an den besonders gefährdeten Stellen, auf die der Bahnschutz beschränkt wurde, Heeresbaracken oder Zelte auf. Sonderzüge versorgten die Wachen regelmäßig mit Leuchtmitteln und Brennstoff.

Alle Eisenbahnbediensteten, die die Strecke außerhalb der Bahnhöfe zu betreten hatten, wurden mit Ausweisen oder Abzeichen versehen. Die Ausweise hatten nur am Tage Gültigkeit. Wenn bei Nebel die besonderen bahnseitig gestellten Wachen an den Signalen in Tätigkeit traten, wurden sie von Soldaten an ihre Posten begleitet. Anschläge warnten Unbefugte, daß, wenn sie auf Anruf nicht stehenblieben, die Posten auf sie feuern würden. Unfälle der Bahnwachen waren zahlreich, obgleich an vielen Stellen, wo die Posten standen oder Streifwachen verkehrten, Schutzschranken angebracht wurden. Als besonders gefährlich erwies sich das aufgepflanzte Seitengewehr, das, vom vorbeifahrenden Zuge erfaßt, Anlaß zu schweren Unfällen gab.

Im August 1915, als sich Mannschaftsmangel bemerkbar machte, wurden alle für entbehrlich gehaltenen Wachen eingezogen und die als marschfähig befundenen Mannschaften ins Heer eingereiht. Später hielt man es für erforderlich, die Bahnwachen wieder zu verstärken, namentlich auf den Strecken, auf denen Kohle für die Flotte befördert wurde. 1917 wurde der militärische Bahnschutz außer an einigen ganz besonderen Stellen aufgehoben, die Stäbe der Bahnschutztruppen blieben aber erhalten, damit sie bei Bedarf sofort in Tätigkeit treten könnten.

Der Bahnschutz hat die Aufwendung sehr erheblicher Geldmittel nötig gemacht. Die Nachrichten, die dem Heeresrat und dem Geheimdienst vorlagen, ließen aber derart umfangreiche Schutzmaßnahmen als notwendig erscheinen. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, S. 710.)

Bestimmungen der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie als Grundlage für Schadensersatzansprüche. (Entscheidung des OLG. in Köln — 8. Zivilsenat — vom 15. Dezember 1916, 8 V 50/15,

bestätigt durch Urteil des Reichsgerichts vom 9. Juli 1917, Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. 1919 S. 323).

Tatbestand. Der Kläger, ein Postschaffner, hatte am 7. Januar 1910, als er einen Zug einer Privatbahn dienstlich begleitete, einen Unfall erlitten. Für solche Fälle ist im Abschn. X, 2 §§ 170 ff. der A. D. A. (Ausgabe von 1891) bestimmt, daß die Geltendmachung weitergehender Ansprüche als sie durch das Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901 gegen die Postverwaltung begründet werden, Sache des Beschädigten sei, daß dieser jedoch, bevor er die Gerichte anruft, die Vermittlung der vorgesetzten O. P. D. nachzusuchen hat, die für einen entsprechenden Vergleich zu wirken verpflichtet ist. Dementsprechend ist der Kläger auch verfahren, die O. P. D. ließ ihm aber eröffnen, daß er, solange er sich im Genuß des Diensteinkommens befinde, Ansprüche weder gegen das Reich noch gegen die Privatbahn habe. Nachdem er drei Jahre nach dem Unfall in den Ruhestand versetzt worden war, machte er gegen die Privatbahn Schadensersatzansprüche geltend, die aber an der inzwischen eingetretenen Verjährung scheiterten. Nun klagte er gegen die Postverwaltung auf Ersatz des Unterschieds zwischen seinem Ruhegehalt und seinem früheren Einkommen. Die Klage hatte in der Berufung Erfolg.

Aus den Gründen. Die Bestimmung der Dienstanweisung gehört zum Inhalt des öffentlich-rechtlichen Dienstvertrags zwischen dem Kläger und der Postverwaltung und begründet im Zusammenhang mit der Einschränkung der Selbständigkeit des Angestellten in der Verfolgung seiner Rechte einen Anspruch darauf, daß die vorgesetzte Behörde ihrer Verpflichtung zur Vermittlung eines Vergleichs und zur Wahrung der Rechte des Angestellten nachkommt. Eine Verletzung dieser Verpflichtung erzeugt für den geschädigten Angestellten ein Recht auf Schadensersatz nach dem BGB., da anerkannten Rechts auf das öffentlich-rechtliche Beamtenverhältnis die Bestimmungen des BGB. anzuwenden sind. Die O. P. D. hat die Erlaubnis zu einem Vorgehen gegen die Privatbahn nicht erteilt und Gründe hierfür angegeben. Sie ist aber mit der Erwägung, daß dem Kläger, solange er sich im Genuß des Diensteinkommens befinde, kein Anspruch auf Schadensersatz zustehe, der Sachlage nicht gerecht geworden. Sie hätte erkennen müssen, daß der Kläger Gefahr laufe, seine Rechte aus dem haftpflichtigen Unfall durch Verjährung zu verlieren, daß es also notwendig sei, vorher die Privatbahn zu einem Anerkenntnis, wenigstens dem Grunde nach, zu bewegen und andernfalls dem Kläger den Weg für ein selbständiges Vorgehen gegen sie freizugeben. Da die dienstliche Beschränkung der rechtlichen Bewegungsfreiheit des Klägers hauptsächlich zum Nutzen der Postverwaltung mit Rücksicht auf ihre Haftpflicht gegenüber der Privatbahn (vgl. Artikel 8 d s Gesetzes vom 20. Dezember 1875, betr. Abänderung des Gesetzes über das Postwesen vom 28. Oktober 1871) vorgesehen ist, bildet die Verpflichtung zur sorgfältigen Vermeidung einer Schädigung der Rechte des Angestellten zugleich eine amtliche Ehrenpflicht, die um so mehr die O. P. D. zu einem vorsichtigen und umsichtigen Handeln hätte verbinden sollen. (Leipziger Zeitschrift für Recht, 11. Jahrg. Nr. 8, S. 553.)

Gegen das Urteil legte die Beklagte Revision ein, die jedoch vom Reichsgericht zurückgewiesen wurde (Erkenntnis des 3. Zivilsenats vom 9. Juli 1917). Das Reichsgericht entschied, daß nach Abschn. X, 2 §§ 170 ff. der A. D. A. eine Schadensersatzpflicht des Reichs wegen unrichtiger Bescheidung durch die O. P. D. besteht. (Leipziger Zeitschrift für Recht, 12. Jahrg. Nr. 6, S. 321 ff.)

Aus den Gründen. Das OLG. findet in dem Verhalten der beklagten Reichs-Postverwaltung eine schuldhafte, die Ersatzpflicht begründende Verletzung der im Abschn. X, 2 §§ 170 ff. der A. D. A. enthalten n Vorschrift, wonach die Geltendmachung von über das Unfallfürsorgegesetz hinausgehenden Ansprüchen gegen die Eisenbahnverwaltung Sache des beschädigten Beamten ist, dieser aber gehalten sein soll, bevor er die gerichtliche Entscheidung anruft, die Vermittlung der O. P. D.

nachzusuchen, die für einen nach beiden Seiten billigen Vergleich zu wirken verpflichtet sei. Diese Annahme des OLG. ist gerechtfertigt. Zwar geht es davon aus, daß das Dienstverhältnis des Klägers auf einem öffentlich-rechtlichen Vertrag beruhe, und rechnet jene Vorschrift zum Inhalt dieses Vertrags, während nach der neueren Rechtsprechung des Senats das Beamtenverhältnis nicht durch Vertrag, sondern durch einseitigen Verwaltungsakt begründet wird (Urteil vom 23. März 1917, III 379/16), von einer Betrachtung der Vorschrift als Inhalt eines Vertrags also keine Rede sein kann. Für die Entscheidung des Rechtsstreits ist aber dieser Unterschied ohne Bedeutung. Denn jedenfalls ist den Ausführungen des OLG. in dem Sinne beizutreten, daß in jener Vorschrift eine für das Verhältnis der Streitteile maßgebende Regelung zu finden ist. Die Vorschrift wendet sich nicht nur an die O. P. D., sondern legt auch dem beschädigten Postbeamten eine Pflicht auf, und es ist durchaus berechtigt, wenn das OLG als Gegenstück dieser Pflicht, sich an die vorgesetzte Behörde zu wenden, eine durch die O. P. D. zu erfüllende Pflicht des beklagten Reichs annimmt, Schritte zur Herbeiführung eines Vergleichs zu tun, sobald der beschädigte Beamte zu erkennen gibt, daß er Ansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung erheben wolle, wie dies hier durch die der Eröffnung der O. P. D. vorausgegangene Bitte des Klägers geschehen war. Daß dem Beklagten eine schuldhafte Verletzung der angeführten §§ 170 ff. zur Last fällt, hat das OLG. einwandfrei dargelegt. Ebensowenig zu beanstanden sind die Ausführungen, mit denen es die Annahme begründet, daß der Kläger durch die Eröffnung der O. P. D. irregeleitet und geschädigt worden ist, und daß, wenn in der Unterlassung weiterer Schritte, insbesondere einer Ratserholung bei einem Rechtskundigen, ein Verschulden des Klägers zu erblicken ist, der Schaden doch vorwiegend auf das schuldhafte Verhalten des Beklagten zurückgeführt werden muß.

Wegfall einer Haftung der Straßenbahn durch eigenes Verschulden eines Fahrgastes. (§§ 823, 631, 254 BGB.; § 1 Haftpfl. G., Entscheid. d. R. G. vom 3. Juli 1919, VI 116/19). In dem Urteil des Reichsgerichts heißt es: Ein starker Ruck beim Überfahren einer Kurve beweist noch nicht ein übermäßig schnelles Fahren. Die Annahme, daß in einem Fahren, bei dem ein derartiger Ruck entstehen kann, allein schon ein Verschulden des Wagenfahrers liege, würde eine Überspannung der Anforderungen enthalten. Solche Vorkommnisse gehören zur Betriebsgefahr, für die das Haftpflichtgesetz die Unternehmer haften läßt, schließen aber keineswegs immer schuldhaftes Handeln in sich. Es ist ferner allgemein üblich und bekannt, daß sich auf der vorderen Plattform kein Bahnangestellter ständig aufhält, sondern ein solcher nur zum Fahrscheinverkauf mit den Fahrgästen auf der vorderen Plattform in Verbindung zu treten pflegt. Von dem Betriebsunternehmer kann nicht verlangt werden, daß er mehr als einen Schaffner für jeden Wagen anstellt; dieser hat aber seinen regelmäßigen Platz auf der hinteren Plattform, wo die große Mehrzahl der Fahrgäste ein- und aussteigt. Wer vorn aufsteigt, muß demnach damit rechnen, daß er wegen Erlangung eines sicheren Platzes für sich selbst sorgen muß, und daß ein etwa notwendig werdendes Einschreiten des Schaffners nicht sofort erfolgen kann. Hinsichtlich der Schadensersatzpflicht nach § 1 des Haftpflichtgesetzes kommt eigenes Verschulden des Verletzten in Betracht. Wer auf eine Plattform aufsteigt, die so stark besetzt ist, daß er nur noch am äußersten Rande des Wagens Platz findet, begibt sich mit Rücksicht auf die beim Fahren erfahrungsgemäß vorkommenden, bisweilen recht starken Stöße in eine gefährliche Lage, aus der alsbald sich befreien zu können er nicht erwarten darf. Darüber mußte sich der Kläger als mit den Verhältnissen der Straßenbahn vertrauter Großstädter klar sein. Nachdem sich der Kläger einmal in die gefahrvolle Lage gebracht hatte, mußte er sich vor einem Absturz möglichst sichern. Allerdings geht es zu weit, von ihm zu verlangen,

daß er sich mit beiden Händen an die Schutzstange anklammerte. Immerhin aber mußte er, wenn er sich nur mit der linken Hand an ihr festhielt, sich wenigstens die rechte Hand freihalten, um bei Erschütterungen des Wagens alsbald noch zugreifen zu können. Er hat jedoch mit dieser Hand in die Hosentasche gegriffen und sich dadurch in der vollen Bewegungsfreiheit beschränkt. Darin ist eine für den Absturz mit ursächliche Fahrlässigkeit zu sehen. (Das Recht vom 10. August 1920, Nr. 2396.)

Anspruch der Kassenmitglieder auf Benutzung der 3. Eisenbahnwagenklasse. (Entscheidung des Oberversicherungsamts in Arnsberg vom 28. Dezember 1918.) Der Standpunkt der beklagten Krankenkasse, daß dem Kläger, der auf ihre Veranlassung siebenmal von B. nach H. zur Behandlung durch den Arzt gereist ist und für diese Fahrten die 3. Wagenklasse benutzt hat, nur die Kosten der 4. Wagenklasse zu erstatten seien, läßt sich nicht aufrechthalten. Der Kläger litt, wie unbestritten ist, an einer Nasenkrankheit, die mit einer Vereiterung der Rachenhöhle und Entzündungserscheinungen einherging. Solche Störungen des Gesundheitszustandes erfordern für den Erkrankten eine besondere Rücksichtnahme, die aber in der 4. Wagenklasse, die nicht einmal für alle Fahrgäste ausreichend Sitzgelegenheit bietet und vielfach auch überfüllt ist, nicht möglich ist. Erkrankten Versicherten kann daher die Benutzung der 4. Wagenklasse nicht zugemutet werden; vielmehr muß ihnen freigestellt bleiben, die 3. Wagenklasse zu benutzen, und zwar um so mehr, wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um längere Fahrten handelt, die an sich schon für jeden Kranken beschwerlich sind. Im übrigen ist bei Durchführung der sozialen Versicherungsgesetzgebung wiederholt der Grundsatz ausgesprochen worden, daß den Versicherten die Benutzung der 3. Wagenklasse zu gestatten ist, auch wenn sich die dem Arbeiterstand angehörenden Versicherten bei Reisen in eigenen Angelegenheiten vielfach der 4. Wagenklasse bedienen. Wenn aber schon ganz allgemein den Versicherten das Recht zur Benutzung der 3. Wagenklasse eingeräumt wird, so muß das in erhöhtem Maße für kranke Versicherte gelten. (Die Arbeiter-Versorgung 1919, Heft 22, S. 426.)

Der Suezkanalverkehr im Jahre 1919 übertrifft den des Jahres 1918 sehr erheblich, war aber noch 20 v H unter dem des Jahres 1913. Die Gütermasse, die durch den Kanal befördert wurde, übersteigt zwar die von 1918 um etwa 6 Millionen Tonnen, bleibt damit aber hinter der von 1913 um fast 12 Millionen Tonnen zurück. Daß die Verkehrseinnahmen die Ziffer von 142 886 340,72 Fr. und damit einen Mehrbetrag von 17 Millionen Fr. gegenüber den Einnahmen von 1913 erreicht haben, ist allein dem Anwachsen der Frachtgebühren und der Erhöhung der Kanalgebühren zuzuschreiben, die von 6,25 Fr. auf 8,50 Fr., also um 36 v H, gestiegen sind. Der Verkehr von Norden nach Süden wurde besonders durch die bedeutende Verminderung der Kohlenverschiffungen getroffen und hat nur 3 762 000 Tonnen erreicht. Wenn die Ziffer auch einer Zunahme von 133 v H im Vergleich zu 1918 entspricht, so bedeutet sie doch eine Abnahme von 66 v H im Vergleich zu 1913. Der Verkehr von Süden nach Norden war lebhafter und erreichte die Gesamtsumme von 10 211 000 Tonnen, was ein Weniger von 29 v H mit 1913 verglichen, dagegen im Vergleich zu 1918 ein Mehr von rund 4 Millionen Tonnen darstellt. Die Zunahme des Verkehrs während des Jahres 1919 ist jedoch nicht allein dem Wiederanwachsen der Güterbeförderung zuzuschreiben. Die Militärbeförderungen und vor allem die Wiederheimführung der Truppen haben zu einer außerordentlichen Ausdehnung des Verkehrs geführt. (Hansa 1920, Nr. 26.)

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Archiv für Post und Telegraphie

Beiheft zum Amtsblatt des Reichspostministeriums

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 12 | **Berlin, Dezember** | **1920**

Die Leistungen Schwedens bei der Vermittlung des deutschen Kriegsgefangenen-Postverkehrs von und nach Rußland.

Von Postrat Dr. Staedler in Berlin.

Das unter dem 19. April 1920 zwischen dem Deutschen Reich und der Russischen Sozialistischen Föderativen Sowjetrepublik getroffene Abkommen über die Heimschaffung der beiderseitigen Kriegsgefangenen (RGBl. 1920, S. 1184) hat die letzten Schwierigkeiten hinweggeräumt, die seit dem Jahre 1918 dem Austausch der Kriegsgefangenen zwischen dem Deutschen Reich und Rußland, wie er im Frieden zu Brest Litowsk (RGBl. 1918, S. 480, Art. 6) vereinbart war, infolge der dritten russischen Staatsumwälzung im Wege standen[1]). Die mit Ausgang des Jahres 1918 eingetretenen russischen Wirren hatten auch zu einem ausgedehnten Zusammenbruch der Verkehrseinrichtungen im Innern Rußlands geführt, so daß der bis dahin auf dem Weg über Schweden aufrechterhaltene Postverkehr der deutschen Kriegsgefangenen in Rußland mit der Heimat sein Ende fand. Es bedarf keiner Hervorhebung, in welchem Grade durch den Wegfall der Nachrichtenverbindung mit den Angehörigen das Los der in Rußland zurückgehaltenen Deutschen erschwert werden mußte. Bekanntlich hat die Reichs-Postverwaltung nichts unterlassen, um jede sich anderweit darbietende Möglichkeit für die Beförderung von Kriegsgefangenen-Postsendungen nach Rußland nutzbar zu machen[2]). Immerhin handelte es sich dabei nur um seltene Ausnahmegelegenheiten

---

[1]) Wenn auch durch Art. 292 des Versailler Friedensvertrags der deutsch-russische Friedensvertrag von Brest-Litowsk aufgehoben ist, so haben sich doch Ausschüsse der gegen Deutschland verbündeten Mächte alsbald die Ingangsetzung des Kriegsgefangenenaustausches zwischen dem Deutschen Reich und Rußland angelegen sein lassen.

[2]) Dänische Dampfer nach Sibirien (Postamtsbl. 1919, S. 452, 473, 501), Versendungen auf dem Leitweg London-Nordamerika-Wladiwostok (Postnachrichtenbl. 1920, S. 104), japanische Kriegsgefangenen-Rückbeförderungsschiffe auf dem Heimweg nach dem fernen Osten (ebenda S. 168).

von geringer Verkehrssicherheit. Nicht hoch genug ist deshalb zu veranschlagen, was in den Jahren 1914 bis 1918 von der schwedischen Postverwaltung für unsere Kriegsgefangenen in Rußland dadurch geleistet worden ist, daß Schweden die Vermittlung des Kriegsgefangenen-Postverkehrs zwischen Deutschland und Rußland vom Beginn des Krieges an in uneigennützigster Weise auf sich genommen und ungeachtet der namhaftesten Unkosten und zahlreichster Schwierigkeiten mit unermüdlicher Hingabe durchgeführt und aufrechterhalten hat, bis der Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Finnland und Rußland die schwedisch-russischen Postverbindungen endgültig abschnitt.

Die Jahresberichte der Königlich Schwedischen General-Postdirektion für die Jahre 1914 bis 1918, denen die nachstehenden Abschnitte entnommen sind, gewähren ein anschauliches Bild von dem ganzen Umfang der schwedischen Kriegsgefangenen-Postvermittlung. Schon aus Rücksichten des Dankes, den Deutschland seinem großen, hilfsbereiten Nachbarland schuldet, erscheint es gerechtfertigt, sich auch an dieser Stelle zu vergegenwärtigen und dem künftigen Gedächtnis aufzubewahren, was die schwedische Postverwaltung für Deutschlands Angehörige in russischer Kriegsgefangenschaft während des Weltkriegs geleistet hat.

1914.

Schweden hat während des Weltkriegs den Kriegsgefangenen-Postverkehr teils zwischen Deutschland und Rußland in beiden Richtungen, teils zwischen Deutschland und Japan als Zwischenland im Sinne des Art. 16 der Haager Landkriegsordnung von 1907 vermittelt. In dem Maß, in dem der Krieg fortschritt, hat auch dieser Durchgangspostverkehr dauernd zugenommen, insbesondere in der Richtung von Rußland nach Deutschland. Die Anzahl der im Durchgang durch Schweden beförderten Kriegsgefangenen-Pakete, die während der Kriegsmonate des Berichtsjahrs 1914 in der Richtung von Rußland nach Deutschland zusammen 3 193 Stück, in umgekehrter Richtung zusammen 1 594 Stück betragen hatte, belief sich im Monat Mai 1915 allein in der Richtung aus Rußland auf etwa 30 000, im folgenden Monat Juni auf mehr als 100 000 Stück. In umgekehrter Richtung lauteten die entsprechenden Ziffern während derselben beiden Monate auf 3 000 und 5 000 Stück.

Die Anzahl der Kriegsgefangenen-Postanweisungen während des letzten Monats des Berichtsjahrs 1914 — der Austausch von Postanweisungen begann erst vom genannten Monat an — betrug in der Richtung von Rußland nach Deutschland 7 430 Stück über zusammen 145 814 Kronen, in umgekehrter Richtung 952 Stück über zusammen 38 786 Kronen. Als Beispiel dafür, wie auch dieser Verkehrszweig nach Ablauf des Berichtsjahrs 1914 zugenommen hat, diene der Hinweis, daß der Verkehr während des Monats Mai 1915 in der Richtung von Rußland nach Deutschland rund 26 000 Stück über rund 390 000 Kronen, während des Monats Juni desselben Jahres rund 60 000 Stück über rund 700 000 Kronen umfaßte; dagegen belief sich in umgekehrter Richtung die Zahl der Postanweisungen während der genannten beiden Monate zusammen auf rund 5 000 Stück über rund 80 000 Kronen. Den Austausch der Kriegsgefangenen-Postanweisungen vermittelte im Berichtsjahr 1914 das Postamt in Malmö 1.

Zur Fortschaffung der Kriegsgefangenen-Durchgangspost mit der Eisenbahn mußte in erheblichem Umfang besonderer Wagenraum bereitgestellt werden, insbesondere im Hinblick auf die sehr beträchtlichen Mengen von Kriegsgefangenen-Paketen in beiden Richtungen. Der Kostenaufwand für die Hergabe von Wagenraum durch die Eisenbahn belief sich während des Berichtsjahrs 1914 auf rund 35 000 Kronen, hat indes mit der später eingetretenen Zunahme des Kriegsgefangenen-Paketverkehrs eine wesentliche Steigerung erfahren und während einzelner Monate des ersten Halbjahrs 1915 rund 50 000 Kronen monatlich

erreicht. Die Kosten für die Überleitung der Durchgangspost vom schwedischen auf das russische Eisenbahnnetz beschränkten sich, solange die Post auf dem Seeweg zwischen Stockholm und Raumo (Finnland) — d. i. bis zum 7. Dezember 1914 — geleitet werden konnte, auf rund 10 000 Kronen, sie stiegen jedoch während des Frühjahrs 1915 um sehr ansehnliche Beträge. Allein die Mieten für bespanntes Fuhrwerk zur Beförderung über die schwedisch-russische Landgrenze zwischen Karungi und Tornea betrugen zwischen 20 000 und 40 000 Kronen monatlich.

In den bisher erwähnten Ausgaben ist der Aufwand nicht enthalten, den die Beschaffung besonderer Diensträume für die Grenzauswechslungs-Postanstalt in Karungi und die Mieten für Erweiterung der Diensträume an anderen Postorten erfordert haben, ebensowenig der Mehraufwand an persönlichen Ausgaben für die Personalverstärkung aus Anlaß der Mehrleistungen infolge der Beförderung und sonstigen Behandlung der Kriegsgefangenen-Durchgangsposten. Dabei ist der Mehrbedarf an Personal keineswegs unbedeutend gewesen. Bei dem vorübergehend eingerichteten Postamt in Karungi umfaßte er im Februar 1915 16 Kräfte; zur Bewältigung des Kriegsgefangenen-Postanweisungsverkehrs bei dem Postamt in Malmö 1 war zeitweise eine Verstärkung des Personals um 20 mittlere Beamtenkräfte erforderlich.

1915.

Die Jahresziffern über die Entwicklung des Kriegsgefangenen-Paket- und Postanweisungsverkehrs während des Berichtsjahrs 1915 enthält die Veröffentlichung im Postarchiv 1917, S. 225 und 226, auf die hier Bezug genommen wird[1]).

Für die Bearbeitung der Kriegsgefangenen-Postanweisungen beim Postamt in Malmö 1 ist nach wie vor eine beträchtliche Verstärkung des mittleren Beamtenpersonals erforderlich geblieben. Die an der russischen Grenze zur Bearbeitung der Durchgangspost ins Leben gerufene Auswechslungs-Postanstalt Karungi-Ausland war während des ganzen Jahres 1915 in Wirksamkeit. Es gelangte dort die gesamte zwischen Schweden und Rußland auszutauschende Post zur Bearbeitung, da ein Seepostverkehr zwischen den beiden Ländern 1915 nicht bestand. Die ganz ungewöhnliche Zunahme der schwedischen Durchgangspost, besonders in der Richtung nach Rußland, im Verein mit den ungünstigen örtlichen Verhältnissen in Karungi führte zur Einrichtung von zwei besonderen Paketabfertigungsstellen in Göteborg und in Kopenhagen. Beide traten am 15. März 1915 in Wirksamkeit. Die Auswechslungs-Postanstalt in Göteborg, die die Bezeichnung »Göteborg 1 (Durchgang)« erhielt, wurde dazu bestimmt, die über Göteborg im Durchgang beförderte Post nach Finnland und darüber hinaus sowie in umgekehrter Richtung in unmittelbaren Kartenschlüssen auf die beteiligten ausländischen Postanstalten zu bearbeiten. Die gleichzeitig in Kopenhagen eröffnete schwedische Auswechslungs-Postanstalt mit der Bezeichnung »Paketpost Malmö 1« hatte die umfangreiche Durchgangspaketpost zu bearbeiten, die aus Dänemark und den weiter zurückliegenden Ländern nach Schweden zuging. Diese Postanstalt, die zuerst in Räumen des neuen Hauptbahnhofs in Kopenhagen Unterkunft gefunden hatte, wurde am 16. August 1915 nach Malmö verlegt. Seit Einrichtung der vorbenannten beiden Paketabfertigungsstellen blieb das Postamt in Karungi-Ausland allein noch mit der Abfertigung der Kriegsgefangenen-Pakete (und der Wertpakete des allgemeinen Verkehrs) nach Rußland befaßt.

Als der Bau der Eisenbahn nach Haparanda soweit vorgeschritten war, daß das Bahngleis die Ortschaft Ober-Vojakkala, 15 km südlich von Karungi, erreicht

[1]) Von der Wiedergabe zweier im Jahresbericht an dieser Stelle eingefügten Übersichten, enthaltend die monatlichen Zahlenangaben über die Entwicklung beider Verkehrszweige, ist aus Gründen der Raumersparnis abgesehen worden.

hatte, wurde das einstweilige Postamt Karungi-Ausland am 27. April 1915 nach der genannten Ortschaft rückwärts verlegt. Am 5. Mai hatte der Bahnbau Nieder-Vojakkala, 10 km südlich von Haparanda, erreicht; zugleich wurde das Postamt Karungi-Ausland nach dem neuen Eisenbahnendpunkt vorgeschoben. Am 26. Mai 1915 konnten die Bahnpostwagen bis Haparanda durchgeführt werden, und hiermit waren die bisherigen größten Erschwernisse für den Postaustausch zwischen Schweden und Rußland aus dem Wege geräumt. Für die Beförderung der Post zwischen dem Bahnhof in Haparanda und dem Anlegeplatz der Lastfähre über den Torneafluß dienten anfangs zwei größere von der schwedischen Postverwaltung eingestellte Lastkraftwagen. Am 5. Juli 1915 wurde das Auswechslungs-Postamt Karungi-Ausland nach Haparanda-Hafen verlegt, und vom gleichen Zeitpunkt an benutzte die Postverwaltung zur Beförderung der Post nach und von der Fährschiffanlegestelle das besondere Hafen-Anschlußgleis, von dem ein eigenes Stichgleis bis zur Ladestelle führte.

Der Fährdienst zwischen Trälleborg und Saßnitz hat während des Berichtsjahrs 1915 mit geringen Unterbrechungen aufrechterhalten werden können, und zwar mit einer Fahrt täglich in jeder Richtung, wozu allein das schwedische Fährschiff verfügbar blieb.

Der Mehraufwand für die Eisenbahn-Postbeförderung, der sich für das Berichtsjahr 1914 auf rund 35 000 Kronen und für das erste Halbjahr 1915 auf rund 50 000 Kronen monatlich berechnet hatte, hat für das ganze Jahr 1915 505 000 Kronen mehr als im Jahre 1914 betragen. Zuzüglich des Aufwandes von 35 000 Kronen für 1914 ergibt sich hiernach ein Betrag von rund 540 000 Kronen, der ziemlich genau dem wirklichen Kostenaufwand für die vermehrte Hergabe von Eisenbahnwagenraum für Postbeförderungszwecke entspricht.

1916.

Auch während des Berichtsjahrs 1916 sind Kriegsgefangenen-Postsendungen in großer Anzahl über Schweden geleitet worden. Nach dem Eintritt Rumäniens in den Krieg[1]) hat dieses Land nicht länger zur Vermittlung des Durchgangsverkehrs zwischen Rußland einerseits und Österreich-Ungarn, Bulgarien sowie der Türkei anderseits in Anspruch genommen werden können. Infolgedessen sah sich Schweden gezwungen, fortan auch den Kriegsgefangenen-Postverkehr zwischen Rußland und den genannten drei Mittelmächtegebieten zu übernehmen[2]).

Die Vermittlung des Postanweisungsverkehrs der Kriegsgefangenen zwischen Deutschland und Rußland sowie Japan ging Anfang August 1916 aus besonderen Gründen auf die schweizerische Postverwaltung über[3]).

Der Postenaustausch mit Rußland hat während des ganzen Winters 1915/1916 in Haparanda stattgefunden. Als jedoch im April 1916 infolge des Frühjahrseisgangs der Übergang über den Torneafluß für umfangreichere Postladungen untulich geworden war, mußte am 1. Mai 1916 die Beförderung der Paketpost nach und von Rußland über die nördlichen Verkehrswege vorübergehend eingestellt werden. Während daher die Briefpost nach wie vor in Haparanda zur Auswechslung gelangte, ruhte der Paketverkehr daselbst etwa zwei Wochen. Zugleich wurden Maßnahmen für eine ständige Umleitung des Durchgangspostverkehrs

[1]) Den Krieg erklärten: Rumänien an Österreich-Ungarn am 27. August 1916, Deutschland und die Türkei an Rumänien am 28. August 1916, Bulgarien an Rumänien am 1. September 1916.

[2]) Die im Jahresbericht an dieser Stelle folgende Übersicht über den Umfang des Kriegsgefangenen-Paketverkehrs über Schweden in beiden Richtungen während der einzelnen Monate des Berichtsjahrs 1916 ist im Archiv 1917, S. 225 mitgeteilt.

[3]) Die monatlichen Ziffern über die weitere Gestaltung dieses Verkehrs, soweit er während des Jahres 1916 durch Schweden vermittelt wurde, enthält die im Archiv 1917, S. 226 mitgeteilte Übersicht.



getroffen. Sie führten mit Wirkung vom 18. Mai 1916 an zur Herstellung einer Seepostverbindung von Stockholm oder Gäfle nach Raumo und zurück. In der Richtung nach Rußland wurden die Posten dergestalt verteilt, daß die Briefpost teils von Gäfle aus mit dem Dampfer »Öland«, teils von Stockholm aus mit anderen Schiffen Beförderung erhielt, während die Paketpost ausschließlich über Gäfle geleitet wurde. In umgekehrter Richtung wurde die Briefpost anfangs noch auf dem bisherigen Weg über Haparanda—Tornea befördert. Darauf ging sie gleichfalls auf die neue Seepostverbindung über. Von Anfang an wurde diese Verbindung für die Beförderung der Paketpost in der Richtung aus Rußland in gleicher Weise wie in der umgekehrten Richtung in Anspruch genommen.

Zugleich mit der Einrichtung der beschriebenen Postverbindung wurde die Auswechslungs-Postanstalt in Karungi-Ausland eingezogen und dafür in Gäfle-Hafen eine neue Auswechslungs-Postanstalt »Gäfle-Durchgang« eröffnet. Sie war mit besonderen Maschinenanlagen, namentlich mit elektrisch betriebenen Beförderungseinrichtungen für das Be- und Entladen der Postschiffe, ausgestattet. Gleichartige Anlagen wurden auch in Stockholm-Schiffbrücken für die Zwecke der über Stockholm geleiteten Post nach und von Finnland hergestellt. Eine Haftung für den Verlust oder die Beschädigung aus Kriegsursachen übernahm die schwedische Postverwaltung in Ansehung der mit den beschriebenen Seepostverbindungen beförderten Sendungen nicht.

Der Seepostverkehr wurde bis gegen Ende Juli 1916 ungestört aufrechterhalten, erfuhr aber von da an namhafte Beeinträchtigungen teils durch unmittelbare Eingriffe durch die kriegführenden Teile, teils durch die Minensperre vor der finnischen Küste. Vom 27. August 1916 an mußte deshalb der Seepostverkehr gänzlich eingestellt werden. Unmittelbar anschließend wurde der Postenaustausch über Haparanda wieder aufgenommen, wo das Auswechslungs-Postamt Karungi-Ausland mit dem 28. August seinen Betrieb von neuem eröffnete.

1917.

Während der Postverkehr nach und vom Ausland im Berichtsjahr 1917 im allgemeinen einen Rückgang aufwies, erfuhr der Durchgangsverkehr, der in der Hauptsache aus Kriegsgefangenensendungen bestand, eine sehr beträchtliche Zunahme.

Dies gilt in ausgesprochenem Maße von der Kriegsgefangenen-Briefpost. An gewöhnlichen Briefpostsendungen wurden im Durchgang durch Schweden im Berichtsjahr 1917 über 123 Millionen Stück gezählt gegen nur etwa 33 Millionen im Berichtsjahr 1916. Ebenso wies die Zahl der Kriegsgefangenen-Pakete eine erhebliche Zunahme auf, nämlich von 4 933 115 auf 6 410 521 Stück. Hiervon entfielen auf den Verkehr in der Richtung von Rußland nach Deutschland im ganzen 6 159 459, auf den Verkehr in umgekehrter Richtung 251 062 Stück. Den schwächsten Verkehr wies der Monat Dezember (0,18 Mill. Stück), den stärksten Verkehr der Monat April (0,81 Mill. Stück) auf. Zwischen 0,4 und 0,5 Mill. Stück wurden in den Monaten Mai, Juni, September und November, zwischen 0,5 und 0,6 Mill. im Januar, März, Juli und Oktober erreicht; der Februar erbrachte 0,66, der August 0,74 Mill. Stück.

Die im Jahre 1916 von Schweden eingestellte Vermittlung des Kriegsgefangenen-Postanweisungsverkehrs zwischen Deutschland und Rußland ist nicht wieder aufgenommen worden, jedoch wurden solche Postanweisungen in der Richtung aus Deutschland ausnahmsweise auch über Schweden befördert. So kamen während des Berichtsjahrs 1917 noch 7 857 Stück Kriegsgefangenen-Postanweisungen über zusammen 70 839 Kronen in der Richtung von Deutschland nach Rußland zum Austausch über Schweden, sowie 176 Postanweisungen über zusammen 1 421 Kronen in der Richtung von Deutschland nach Japan. Außerdem sind insgesamt 222 659 Kronen auf 34 460 Postanweisungen, die bereits

früher von Rußland nach Deutschland befördert worden waren, erst während des Berichtsjahrs 1917 im Bestimmungsland zur Auszahlung gelangt.

Der am 27. August 1916 unterbrochene Seepostverkehr zwischen Gäfle und Stockholm einerseits sowie Finnland anderseits hat im Berichtsjahr 1917 in der Richtung von Rußland nach Schweden eine gewisse Wiederbelebung erfahren, ohne daß deswegen der allgemeine Austausch über Haparanda—Tornea eingestellt worden wäre. Von Gäfle und Stockholm aus wurden die Paketsendungen aus Rußland auf dem Eisenbahnweg nach Deutschland weitergeleitet.

1918.

Infolge der in Finnland aufgetretenen revolutionären Unruhen wurde die Postverbindung über Haparanda im Anfang Februar 1918 unterbrochen, doch gelang ihre Wiederherstellung schon nach kurzer Zeit. Während der Monate Februar bis Mai 1918 fand wie im Vorjahr in gewissem Umfang eine Postbeförderung auf dem Seeweg statt, diesmal zwischen Stockholm und Aaland. Im Mai 1918 kam demnächst eine regelmäßige Dampferverbindung mit Finnland in beiden Richtungen über Stockholm, Mariehamn und Abo in Gang. Die Schiffe verkehrten wöchentlich dreimal hin und zurück.

Mit dem Ausbruch der finnischen Unruhen kamen die Postverbindungen nach dem inneren Rußland, die während des Krieges durchweg auf die Leitwege über Finnland angewiesen waren, ins Stocken. Von Februar bis Ende Mai 1918 war der Postverkehr mit Rußland gänzlich eingestellt. Er wurde später, soweit tulich, durch Herstellung einer Dampferverbindung zwischen Stockholm und Petrograd wieder aufgenommen. Auch dieser Verkehr wurde indes noch im Berichtsjahr 1918 wieder eingestellt. Dagegen erfuhren die Seepostverbindungen mit Finnland selbst eine so günstige Ausgestaltung, daß mit Wirkung vom 9. Mai 1918 das Postamt Karungi-Ausland endgültig aufgehoben werden konnte.

Die Aufgabe der schwedischen Postverwaltung in Ansehung der Vermittlung des Kriegsgefangenen-Postverkehrs von und nach Rußland ist infolge der allgemeinen politischen Änderungen des Jahres 1918 nahezu fortgefallen. An Kriegsgefangenen-Briefpostsendungen im Durchgang durch Schweden wurden während des genannten Berichtsjahrs nur noch 8393872 Stück gezählt gegen 123435572 Stück im Berichtsjahr 1917. Die Zahl der über Schweden geleiteten Kriegsgefangenen-Pakete belief sich 1918 auf nur 121584 Stück gegen 6410521 Stück im Jahre 1917. Seit Februar 1918 ist dieser Verkehrszweig gänzlich erloschen.

An Kriegsgefangenen-Postanweisungen wurden durch Vermittlung der schwedischen Postverwaltung im Jahre 1918 3078 Stück über zusammen 47911 Kronen in der Richtung von Deutschland nach Rußland ausgetauscht. Auch dieser Verkehr sank während des Jahres 1918 sehr schnell und fand im Oktober überhaupt ein Ende. In der Richtung nach Japan war der Austausch von Kriegsgefangenen-Postanweisungen auch 1918 nur unbedeutend; er belief sich auf 124 Stück Postanweisungen über insgesamt 1436 Kronen.

Rückblick 1914/1918.

Bezüglich der Briefsendungen an Kriegsgefangene und von solchen liegen statistische Ermittlungen aus den Jahren 1916 bis 1918 vor. Danach war das Verkehrsergebnis folgendes:

1916	33 424 365	Sendungen
1917	123 435 572	„
1918	8 393 872	„
zusammen	165 253 809	Sendungen.

Über den Paketverkehr der Kriegsgefangenen während der fünf Kriegsjahre gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

Jahr	Von Rußland nach Deutschland	Von Deutschland nach Rußland	Zusammen
1914	3 193	1 594	4 787
1915	1 053 765	79 017	1 132 782
1916	4 515 270	417 845	4 933 115
1917	6 159 459	251 062	6 410 521
1918	211 608	10 976	222 584
zusammen....	11 943 295	760 494	12 703 789.

Hinsichtlich des Kriegsgefangenen-Postanweisungsverkehrs ergibt sich die Leistung der schwedischen Postverwaltung aus der folgenden Zusammenstellung:

Jahr	Von Deutschland nach Rußland		Von Deutschland nach Japan		Von Rußland nach Deutschland		Zusammen	
	Stückzahl	Betrag Kronen	Stückzahl	Betrag Kronen	Stückzahl	Betrag Kronen	Stückzahl	Betrag Kronen
1914	952	38 786	—	—	7 430	145 814	8 382	184 600
1915	69 300	930 957	1 971	36 125	780 928	9 921 924	852 199	10 889 006
1916	92 274	853 231	1 027	12 355	773 005	9 155 362	866 306	10 020 948
1917	7 857	70 839	176	1 421	-	—	8 033	72 260
1918	3 078	47 911	124	1 436	—	—	3 202	49 347
zusammen	173 461	1 941 724	3 298	51 337	1 561 363	19 223 100	1 738 122	21 216 161.

Der Herr Reichspostminister hat unter dem 16. April 1920 das nachstehende Schreiben an die schwedische General-Postdirektion gerichtet:

»Der Zeitpunkt, an dem die letzten deutschen Kriegsgefangenen wieder in ihre Heimat und zu den ihrigen zurückkehren werden, scheint nahe bevorzustehen. In der Freude, die ich hierüber mit dem ganzen deutschen Volke empfinde, möchte ich nicht unterlassen, der Postverwaltung meinen tiefgefühlten Dank für die Hochherzigkeit und Menschenfreundlichkeit auszusprechen, mit der die Postverwaltung das Los der bedauernswerten Opfer des Weltkriegs durch die mühevolle Vermittlung des Postverkehrs der Kriegsgefangenen mit ihren Angehörigen erleichtert hat. Bei der ungeheuren Ausdehnung des Weltkriegs hat die Tätigkeit der Vermittlungsländer im Kriegsgefangenen-Postverkehr einen nicht vorauszusehenden Umfang angenommen, die größten Anforderungen an die Arbeitskraft der Verwaltungen und der Betriebsbeamten gestellt und auch in geldlicher Beziehung bedeutende Opfer beansprucht. Um so mehr muß anerkannt werden, wie glatt und pünktlich die Vermittlungsländer, besonders Schweden, die bereitwillig übernommene Aufgabe bewältigt haben.

Die Postverwaltung bitte ich, im Sinne dieser Ausführungen auch allen nachgeordneten Dienststellen und Angestellten, die an der Bearbeitung der Kriegsgefangenenpost teilgenommen haben, meinen wärmsten Dank zu übermitteln«.

Hierauf ist im Amtsblatt der schwedischen General-Postdirektion[1]) folgendes veröffentlicht:

»Dank für die Vermittlung des Kriegsgefangenen-Postverkehrs.

Von seiten der deutschen Postverwaltung ist der General-Postdirektion ein in äußerst erkenntlichen Ausdrücken gehaltenes Dankschreiben zugegangen, betreffend die Art und Weise, in welcher die schwedische Post während des Krieges den Austausch der Sendungen an die deutschen Kriegsgefangenen und von diesen vermittelt hat. Die deutsche Postverwaltung hat die General-Postdirektion besonders ersucht, der gesamten schwedischen Postbeamtenschaft, soweit sie mit der Behandlung der Kriegsgefangenenpost Befassung gehabt hat, ihren wärmsten Dank zu übermitteln«.

Beschädigungen der Unterwasserkabel durch Grundschleppnetze.

Von Ministerialsekretär W. Appel in Berlin (Reichspostministerium).

Die Klagen über häufige Beschädigungen der unterseeischen Telegraphenkabel durch Grundschleppnetze der Fischdampfer veranlaßten im Jahre 1908 die englische Regierung, durch eine Kommission die Angelegenheit eingehend prüfen und Schutzmaßregeln erwägen zu lassen.[2]) Die Feststellung, daß die Schäden fast immer durch die Verwendung unzweckmäßiger und schadhafter Fischereigeräte, namentlich der an den Schleppnetzen angebrachten Scherbretter, verursacht wurden, führte zur Einrichtung eines staatlichen Aufsichtsdienstes für die Prüfung der Geräte der Fischereifahrzeuge. Nach einem im Mai 1913 erstatteten Bericht beschränkte sich dieser Dienst nicht nur auf die Besichtigung der Geräte an Bord der Schiffe; es wurden vielmehr auch die Werkstätten besucht, in denen Fischereizeug hergestellt und ausgebessert wurde. Die Aufsichtsbeamten heben das ihnen bewiesene Entgegenkommen hervor; die für die Anfertigung und Unterhaltung der Geräte gegebenen Ratschläge wurden überall willig angenommen. Außerdem sorgten die Aufsichtsbehörden dafür, daß die in der Nähe von Kabellinien arbeitenden Fischer soviel wie möglich über die schwerwiegenden Folgen von Kabelunterbrechungen aufgeklärt wurden; in einzelnen Fällen wurden die Eigentümer veranlaßt, ihren Kabeln in der Nachbarschaft ergiebiger Fangplätze bei Instandsetzungen eine veränderte Linienführung zu geben oder an diesen Stellen schwerere, besser geschützte Kabel auszulegen. Ferner erhielt die Fischereibevölkerung in den Fachschulen entsprechende Belehrung. Die Folge war eine bemerkenswerte Abnahme der durch Schleppgerät verursachten, bei den englischen Behörden zur Sprache gekommenen Schäden, was aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht. Es ereigneten sich:

1908	28	(16)	Fälle,
1909	32	(18)	» ,
1910	9	(3)	» ,
1911	16	(8)	» ,
1912	15	(6)	» .

[1]) Bihang till Kungl. Generalpoststyrelsens Cirkulär 1920, Nr. 53, S. 125.

[2]) Vgl. Archiv 1909, S. 515 ff.



Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf Beschädigungen im Kanal und in den irischen Küstengewässern; die Verminderung ist trotz der Zunahme der Zahl der Kabel und der Fischdampfer besonders auffallend. Während im Jahre 1908 auf je 1000 Fangreisen noch 3,7 Kabelbeschädigungen entfielen, ging diese Zahl bis 1912 auf 2,1 herunter. Neuere Feststellungen liegen wegen der Kriegsjahre nicht vor.

Die günstigen Erfahrungen gaben der englischen Regierung Anlaß, die an den Atlantischen Ozean, die Nordsee und das Kattegatt grenzenden europäischen Länder zu ersuchen, Vertreter zu einer Zusammenkunft nach London zu entsenden, um eine zwischenstaatliche Regelung der Frage anzubahnen. Die Zusammenkunft hat in der Zeit vom 5. bis 10. Juni 1913 stattgefunden. Teilgenommen haben außer Großbritannien neun Staaten, mit denen England durch Seekabel verbunden ist, und zwar Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Norwegen, Portugal, Schweden und Spanien. Von Deutschland waren ein Mitglied des Reichs-Postamts, der Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins und als technischer Sachverständiger ein Beamter des Norddeutschen Lloyd abgeordnet worden. Als Beratungsgegenstände wurden der Versammlung unterbreitet:

1. Einrichtung eines Aufsichtsdienstes durch die Regierungen und Festsetzung der Obliegenheiten der Aufsichtsbeamten;
2. Erwägungen über die zweckmäßigste Bauart der Scherbretter;
3. Einrichtung eines Nachrichtenaustausches zwischen den beteiligten Staaten;
4. Erörterung der einschlägigen Fragen in den Fachschulen für Fischer usw.;
5. Weiteste Verbreitung der Bekanntmachungen über die für Kabelbeschädigungen angedrohten Strafen und über den Ersatz der Kosten für geopfertes Fischereigerät.

Großbritannien hatte hierzu Vorschläge ausgearbeitet, denen im Laufe der Verhandlungen im wesentlichen zugestimmt wurde, da allgemeine Übereinstimmung über die Zweckmäßigkeit der gegebenen Anregungen herrschte. Jedem Lande sollte aber zunächst volle Freiheit des Handelns gewahrt bleiben; Bindungen der einzelnen Regierungen sind nicht beschlossen, sondern nur Wünsche zum Ausdruck gebracht worden. Allgemein wurde die Erwartung ausgesprochen, daß, wie in Großbritannien, auch in den anderen Ländern die an der Schleppfischerei beteiligten Kreise den von der Konferenz betonten Gesichtspunkten willig folgen und daß die Kabelstörungen immer mehr abnehmen würden.

Im einzelnen führten die Beratungen zur Annahme folgender Entschließungen.

Zu 1: Zur Verhütung der Gefahren, die sich aus der Verwendung mangelhaft gebauter oder schadhafter Netze oder anderer Geräte zur Schleppfischerei für die unterseeischen Telegraphenkabel ergeben, ist es erwünscht, daß jeder Staat über die Fanggeräte der Fischereifahrzeuge unter seiner Flagge eine regelmäßige Aufsicht ausüben läßt.

Zu 2: Es ist sowohl für den Fischereibetrieb als auch für den Kabeldienst vorteilhaft, wenn alle bei der Schleppfischerei benutzten Fanggeräte so sorgfältig angefertigt und unterhalten werden, daß die Gefahr, am Meeresgrund an den Kabeln hängenzubleiben, auf ein möglichst geringes Maß beschränkt wird.

Zu 3: Zu erstreben ist, daß die zuständigen Behörden der beteiligten Länder einen Austausch von Nachrichten technischer Art über die von der Konferenz erörterten Fragen einrichten oder u. U. in bisheriger Weise fortsetzen.

Zu 4: Es ist erwünscht, daß bei der fachmännischen Ausbildung der seemännischen Kreise auch Belehrung erteilt wird

a) über die Beschaffenheit und die Benutzung der Unterseekabel, die Gefahren, Unzuträglichkeiten und Kosten, die jede Beschädigung zur Folge hat;

b) über die Entschädigung für Schiffsgerät, das zur Schonung angehakter Kabel geopfert wird;

c) über das Verfahren, einen Anker von einem gefaßten Kabel frei zu machen, ohne es zu beschädigen, wobei niemals Gewalt angewandt, sondern lieber der Anker aufgegeben werden soll, für den später Entschädigung beansprucht werden kann;

d) über die Strafbestimmungen, die durch den internationalen Vertrag zum Schutz unterseeischer Telegraphenkabel von 1884 festgesetzt sind und jede vorsätzliche oder fahrlässige Kabelbeschädigung unter Strafe stellen.

Zu 5: Zur tunlichsten Verminderung der Verluste bei Opferung von Schiffsgerät (Netzen und anderem Schleppfangzeug, Ankern, Ketten, Trossen usw.) ist es wünschenswert:

a) daß die Regierungen für jeden Hafenort eine Behörde einsetzen, die die Anzeigen über geopfertes Schiffsgerät usw. — Artikel VII des unter 4d bezeichneten Vertrags von 1884 — entgegennimmt;

b) daß diese Behörde nach schleunigster Untersuchung unmittelbar und ohne jeden Aufschub nicht nur die Konsulatsbehörde des Landes, dem das Kabel gehört, sondern auch den Eigentümer des Kabels benachrichtigt, zu dessen Gunsten das Schiff Gerät geopfert hat. Sollte der Eigentümer nicht bekannt sein, so ist die Telegraphenverwaltung des Staates, in dem der Hafen liegt, alsbald zu verständigen;

c) daß, im Fall ein Kabel mehrere Besitzer hat, derjenige von ihnen die Entschädigung für geopfertes Gerät leistet, dem der Ersatzanspruch zuerst übermittelt wird, sobald die Rechtmäßigkeit der Forderung festgestellt worden ist. Der Rückgriff auf die Miteigentümer bleibt vorbehalten;

d) daß jedes Land eine Stelle einrichtet, die sich mit allen Fragen in bezug auf solche Ersatzansprüche befaßt, und daß diese Stellen im Bedarfsfall unmittelbar miteinander in Verbindung treten.

Die in London versammelten Vertreter kamen überein, ihren Regierungen diese Entschließungen zu unterbreiten und die Durchführung der darin angeregten Maßnahmen zu empfehlen. Für Deutschland wurden die Vorbereitungen hierzu alsbald getroffen. Durch jährlich wiederholte Bekanntmachungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, veröffentlicht im Seefischerei-Almanach, waren die Fischer schon seit Jahren aufgefordert worden, bei ihren Fangreisen die nötige Rücksicht auf die Unterseekabel zu nehmen und nur einwandfreies Fischgerät zu verwenden. Auf gleichem Wege hatten die Reichs-Telegraphenverwaltung, die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft und die Deutsch-Südamerikanische Telegraphengesellschaft eine Belohnung von 1000 ℳ für jeden ausgesetzt, der im Falle der vorsätzlichen oder fahrlässigen Beschädigung eines unterseeischen Kabels den Schuldigen dergestalt nachwies, daß er zur Verantwortung gezogen werden konnte.

Die volle Durchführung der von der Konferenz gefaßten Entschließungen wurde durch den Weltkrieg verhindert. Ein wesentlicher Teil der Absichten der Konferenz hat sich aber für Deutschland trotz des Krieges durch die im September 1917 vom Reichs-Postamt herausgegebene »Anweisung zum Schutze der Unterwasser-Telegraphen- und -Fernsprechkabel gegen Gefährdung durch Schiffahrt und Fischerei« verwirklichen lassen. Diese Anweisung dient namentlich zur Aufklärung und Belehrung der Schiffahrt und Fischerei treibenden Bevölkerung. Sie ist an alle beteiligten Behörden, Fachvereine, Fachschulen, Fachzeitschriften und Reedereien verteilt worden. Die Anweisung behandelt folgende Einzelheiten.

I. **Aussehen und Bauart der Kabel. Art der Kabellage auf dem Grunde der Gewässer. Bezeichnung des Kabelverlaufs.**

Das äußere Aussehen und die Bauart (Kupferleiter, Isolierhülle, Bewehrung und äußere Bekleidung) der verschiedenen Kabel sind kurz geschildert und durch beigegebene Zeichnungen veranschaulicht. Weiter wird erläutert, in welcher Weise die Kabel auf dem Grunde der Gewässer ausgelegt und welche Mittel angewendet werden, um die Kabel an gefährdeten Stellen gegen Beschädigung durch die Schiffahrt und Fischerei zu schützen. Hierher gehört das Einbaggern oder Eingraben in den Fahrrinnen der Flüsse, in den Kanälen, im Watt und an den Landungsstellen, die Beschwerung der Kabel mit daran befestigten Eisenstücken zur Verhinderung des Auftriebs bei Eisgang sowie die Umkleidung mit eisernen, gelenkartig ineinandergreifenden Muffen. Schließlich erläutert die Anweisung, durch welche Landmarken — Schilder oder Baken — und durch welche schwimmenden Zeichen — Tonnen oder Bojen — die Landungsstellen und der Verlauf der Kabel bezeichnet werden.

II. Vorschriften zum Schutze der Kabel. Hauptsächlich vorkommende Gefährdungen und Beschädigungen der Unterwasserkabel durch Schiffahrt und Fischerei sowie deren Verhütung.

Die Anweisung gibt eine übersichtliche Zusammenstellung aller für die Schiffahrt und Seefischerei wissenswerten Vorschriften zum Schutze der Kabel sowie der Strafbestimmungen bei Zuwiderhandlungen. Hierüber gilt folgendes.

Im Geltungsbereich des Preußischen Fischereigesetzes vom 11. Mai 1916 (Gesetzsamml. S. 55) sind die einschlägigen Bestimmungen der dazu erlassenen Polizeiverordnung (Fischereiordnung) vom 29. März 1917 zu beachten, die lauten:

§ 45. In einer Entfernung bis zu 100 m auf beiden Seiten eines durch Tonnen, Bojen, Baken, Schilder oder sonstige Merkmale erkennbar gemachten Kabelweges ist die Verwendung von Grundschleppnetzen, Ankern und Staken zum Fortbewegen von Fahrzeugen sowie das Eintreiben von Pfählen und Pricken verboten. Der Regierungspräsident kann den Abstand im einzelnen Falle herabsetzen. Die Vorschriften über den Schutzabstand gegenüber Kabelschiffen (Reichsgesetz vom 21. November 1887, Reichs-Gesetzbl. 1888, S. 169) werden hierdurch nicht berührt.

§ 46. Die zur Bezeichnung der Schiffahrt und des Kabelweges dienenden Merkmale dürfen nicht verschoben werden. Dasselbe gilt von Kennzeichen für Schonbezirke (§ 110 Abs 2 F. G.). Jede Veränderung solcher Zeichen haben die Fischer sofort der örtlichen Fischereibehörde anzuzeigen. Bei Schiffahrtszeichen ist statt dessen auch die Anzeige an die Wasserpolizeibehörde, bei Bezeichnungen für Kabelwege die Anzeige an die nächste Lotsenstation oder Post- (Telegraphen-) Behörde zulässig.

§ 47. Wird ein Kabel erfaßt, so ist es unter Vermeidung jeder Beschädigung (§§ 317 bis 318a des Reichs-Strafgesetzbuchs) frei zu machen. Wenn dies nicht möglich ist, müssen die daran festsitzenden Fischerzeuge aufgegeben werden. In jedem Falle, auch wenn das Kabel nicht beschädigt erscheint, haben die Fischer spätestens 24 Stunden nach Ankunft in dem ersten Hafen oder an der ersten Landungsstelle der nächsten Post- (Telegraphen-) Behörde den Sachverhalt anzuzeigen. Ersatzansprüche wegen verlorener oder beschädigter Fischerzeuge sind bei der örtlichen Fischereibehörde geltend zu machen.

Für unterseeische Kabel gelten ferner in Verbindung mit dem Reichsgesetz vom 21. November 1887 (Reichs-Gesetzbl. 1888, S. 169) die Bestimmungen des internationalen Kabelschutzvertrags vom Jahre 1884, dessen für Schiffahrt und Fischerei wichtigste Vorschriften lauten:

Artikel 2. Das Zerreißen oder Beschädigen eines unterseeischen Kabels, sofern es vorsätzlich oder durch schuldbare Fahrlässigkeit geschieht und zur Folge haben kann, daß die telegraphischen Verbindungen ganz oder teilweise unterbrochen oder gestört werden, ist strafbar, unbeschadet der Zivilklage auf Entschädigung.

Diese Vorschrift bezieht sich nicht auf diejenigen Fälle des Zerreißens oder der Beschädigung, in welchen die Täter nur den berechtigten Zweck verfolgt haben, ihr Leben oder die Sicherheit ihrer Fahrzeuge zu schützen, nachdem sie alle Vorkehrungen zur Vermeidung der Zerreißung oder der Beschädigung des Kabels getroffen hatten.

Artikel 5. Die mit dem Legen oder mit der Wiederherstellung der unterseeischen Kabel beschäftigten Fahrzeuge müssen die bereits bestehenden oder unter den Hohen vertragschließenden Teilen noch zu vereinbarenden Vorschriften über die zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See zu führenden Signale beobachten.

Wenn ein mit dem Legen oder mit der Wiederherstellung eines Kabels beschäftigtes Fahrzeug die besagten Signale trägt, so müssen die anderen Fahrzeuge welche die Signale bemerken oder zu bemerken imstande sind, sich mindestens eine Seemeile von diesem Fahrzeug zurückziehen oder entfernt halten, um dasselbe bei seinen Arbeiten nicht zu behindern.

Die Geräte oder Netze der Fischer müssen in derselben Entfernung gehalten werden.

Den Fischerbooten, welche ein Kabelschiff mit den besagten Signalen bemerken oder zu bemerken imstande sind, soll jedoch, um sich der so gegebenen Aufforderung zu fügen, eine Frist von längstens 24 Stunden zustehen, während welcher ihren Bewegungen keinerlei Hindernis bereitet werden darf.

Die Arbeiten des Kabelschiffes müssen in tunlichst kurzer Frist vollendet werden.

Artikel 6. Die Fahrzeuge, welche die zur Kenntlichmachung der Lage der Kabel bestimmten Bojen sehen oder zu sehen imstande sind, müssen, wenn es sich um die Legung, um eine eingetretene Betriebsstörung oder um den Bruch der Kabel handelt, sich mindestens eine Viertelmeile von diesen Bojen entfernt halten.

Die Geräte oder Netze der Fischer müssen in derselben Entfernung gehalten werden.

Artikel 7. Die Eigentümer von Schiffen oder Fahrzeugen, welche zu beweisen vermögen, daß sie, um einem unterseeischen Kabel keinen Schaden zuzufügen, einen Anker, ein Netz oder ein sonstiges Fischereigerät geopfert haben, sollen von dem Eigentümer des Kabels schadlos gehalten werden.

Um Anspruch auf eine solche Schadloshaltung zu erlangen, muß, soweit möglich, sogleich nach dem Vorfall, um denselben festzustellen, ein auf die Aussagen der Mannschaft gestütztes Protokoll aufgenommen werden, und der Kapitän des Schiffes muß binnen 24 Stunden nach seiner Ankunft in dem ersten Hafen, nach welchem er zurückkehrt oder in welchem er Zuflucht sucht, vor den zuständigen Behörden seine Erklärung abgeben. Die letzteren benachrichtigen hiervon die Konsularbehörden der Nation des Eigentümers des Kabels.

Die Unterwasserkabel bilden Teile der zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlagen und genießen mit ihren Zubehörungen, zu denen z. B. die Bezeichnungen rechnen, strafrechtlichen Schutz.

Das Reichsstrafgesetzbuch bestimmt folgendes:

§ 317. Wer vorsätzlich und rechtswidrig den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage dadurch verhindert oder gefährdet, daß er Teile oder Zubehörungen derselben beschädigt oder Veränderungen daran vornimmt, wird mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

§ 318. Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage verhindert oder gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu 900 ℳ bestraft.

§ 318a. Unter Telegraphenanlagen im Sinne der §§ 317 und 318 sind Fernsprechanlagen mitbegriffen.

Verstöße gegen die Vorschriften des Kabelschutzvertrags werden nach den allgemeinen Strafgesetzen verfolgt.

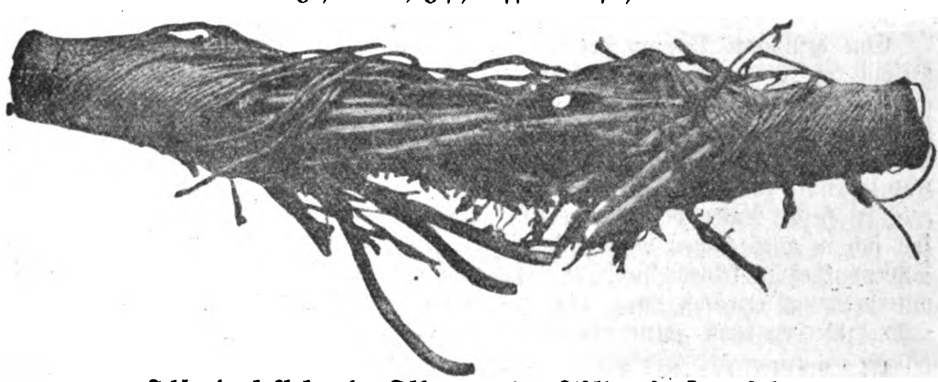
Zuwiderhandlungen gegen die in den Artikeln 5 (Abs. 2 bis 4) und 6 des Kabelschutzvertrags gegebenen Anordnungen werden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 600 ℳ oder mit Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft.

Außer der strafrechtlichen Verfolgung zieht jede vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigung usw. von Kabeln auch die Verpflichtung zum vollen Schadensersatz nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts nach sich.

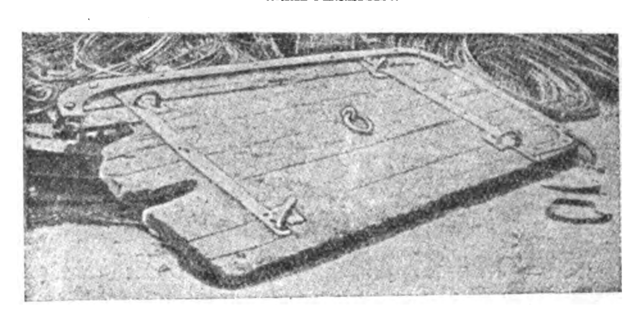
Sodann wird auf die Gefahren hingewiesen, denen die Kabel durch den Fischereibetrieb ausgesetzt sind. Trotz der besonders starken Bewehrung in der Nähe der Küsten und in Tiefen, in denen die Gefahr der Beschädigung durch Anker oder Fischereigerät vorliegt, werden die Kabel häufig schwer verletzt, zusammengewürgt und zerrissen. Dies ist zumeist auf das über den Meeresgrund geschleppte Fanggerät, die Scherbretter, Netzbäume u. dgl. zurückzuführen. Besonders bilden die in der Seefischerei gebräuchlichen Scherbretter der Grundnetze eine große Gefahr für die Kabel. Die beiden ersten Abbildungen hierneben zeigen, welche schweren Kabelbeschädigungen durch die Fischerei herbeigeführt werden.

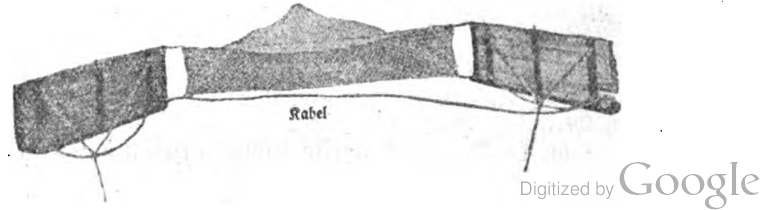


Fehler durch Fischdampfer verursacht.



Fehler durch Anker oder Schleppzeug eines Fischdampfers verursacht.
(Die Instandsetzung hat einen Kostenaufwand von 18 500 M. erfordert.)





Es ist daher von größter Wichtigkeit, daß die über den Grund zu schleppenden Fanggeräte allgemein so eingerichtet und sorgfältig dauernd so erhalten werden, daß bei ihrer Benutzung die Kabel nicht erfaßt oder beschädigt werden können. Worauf es dabei ankommt, zeigen die vorseitigen beiden letzten Bilder, in denen die Mängel eines Scherbretts und deren Wirkung im Gebrauch veranschaulicht sind.

Als Anhaltspunkte für eine den Anforderungen des Kabelschutzes entsprechende Bauart der Scherbretter gibt die Anweisung folgende Regeln:

Alle Bolzenköpfe an der inneren Seite eines Scherbretts müssen abgerundet und glatt sein.

Die Muttern — falls solche überhaupt verwendet werden — müssen an der Außenseite des Scherbretts angebracht werden; sie sollen so wenig als möglich hervorragen, und ihre Kanten sollen abgerundet sein.

Die unterste Planke des Scherbretts soll nicht auf ihrer ganzen Länge gerade sein, sondern mit einer ausgesprochenen Rundung nach der Vorkante aufsteigen.

Die metallene Sohle des Scherbretts muß glatt sein, und die Köpfe ihrer Befestigungsbolzen sollen versenkt sein.

Die Verwendung von gußeisernen Sohlen ist nicht zu empfehlen, ebensowenig der Gebrauch von Nägeln zur Befestigung der Sohle.

Die Verbindungsbolzen der Planken von Scherbrettern ohne metallene Sohle müssen mit den Köpfen in das Holz versenkt sein.

Die metallene Sohle soll genügend hoch an der Vorkante des Scherbretts hinaufgeführt werden, sich dort mit dem Seitenbeschlag möglichst vergleichen und ohne Vorsprung oder Einschnitt enden.

Allgemein sollen alle Beschläge einfach und so eben wie möglich sein, wie überhaupt alle Teile des Scherbretts so beschaffen sein sollen, daß sie einem Unterseekabel keinen Anhalt bieten können. Bügel verdienen den Vorzug vor Ketten.

Eine bestimmte Bauart der Scherbretter ist im übrigen nicht vorgeschrieben. Besonderer Nachdruck ist darauf zu legen, daß schadhafte oder schon stark abgenutzte Scherbretter niemals mit auf die Fangreise gegeben oder während einer Reise weitergebraucht werden. Weiter enthält die Anweisung Fingerzeige, wie der Schiffer zu verfahren hat, wenn er mit dem Anker oder einem Fanggerät ein Kabel gehakt zu haben glaubt. Bleiben die Versuche klarzukommen erfolglos, so gebe er lieber Anker oder Gerät auf, als das Kabel weiter zu gefährden. Er soll sich in allen Lagen vergegenwärtigen, daß die Kosten eines Ankers oder eines Schleppnetzes in keinem Verhältnis stehen zu dem Schaden, der aus einer Kabelunterbrechung erwächst, und daß auf Ersatz für geopferte Sachen bestimmt gerechnet werden kann, wenn ein Kabel als Ursache in Betracht kommt.

III. Verfahren bei Ersatzansprüchen wegen aufgegebener Schiffs- oder Fanggeräte. Meldungen an die Behörden über Vorkommnisse und Wahrnehmungen, die die Kabel betreffen. Belohnungen für Ermittlung der Täter bei vorsätzlichen oder fahrlässigen Kabelbeschädigungen.

In diesem Abschnitt werden die Schiffer und Fischer darüber belehrt, wie sie verfahren müssen, wenn sie genötigt sind, zur Rettung von Kabeln Schiffs- oder Fanggeräte aufzugeben. Binnen 24 Stunden nach Ankunft in dem nächsten Hafen sind die Ansprüche auf Schadensersatz unter Vorlegung der Aufzeichnungen über den Hergang bei Aufgabe von Schiffsgerät usw. geltend zu machen. Die hierfür zuständige Stelle ist bei der Hafenbehörde — im Ausland beim deutschen Konsul — zu erfragen. Außerdem ist der Sachverhalt der nächsten Post- oder Telegraphenbehörde anzuzeigen. Die Untersuchung wird dann so schnell wie möglich erledigt, damit berechtigt befundene Forderungen ohne Zeitverlust befriedigt werden können. Die Meldung an die nächste Post- oder Telegraphenbehörde muß in jedem Fall auch dann erstattet werden, wenn das Kabel zwar erfaßt, aber nach Freimachung der Schiffs- oder Fischergeräte dem Augenschein nach unbeschädigt geblieben ist. Das ist notwendig, weil in dem äußerlich unverletzten Kabel ein Fehler entstanden sein oder sich nachträglich bilden kann, der sich bedeutend schneller aufsuchen und beseitigen läßt, wenn die Telegraphenverwaltung so schnell wie möglich über solche

Vorkommnisse unterrichtet wird. Ungelegenheiten aus diesen Meldungen haben die Beteiligten nicht zu befürchten. Auch alle sonstigen, die Kabel nebst Zubehör betreffenden Wahrnehmungen, beispielsweise Zerstörung, Beschädigung, Abgang oder Verschleppung von Schildern, Warnungstafeln, Baken, Bojen usw., Gefährdung von Kabeln durch Freispülung, Verstöße anderer gegen die strafgesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Kabel, sind so schleunig wie möglich zur Kenntnis der nächsten Hafen-, Fischerei- oder Post- (Telegraphen-) Behörde zu bringen, damit sogleich eingegriffen und größerer Schaden verhütet werden kann. Gelingt es auf Grund einer Anzeige, den Täter vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigungen von Kabeln zum Ersatz heranzuziehen und zu bestrafen, so erhält der Anzeigende von der Postverwaltung eine angemessene Belohnung, die auch dann fällig ist, wenn die Beschädigung noch nicht wirklich ausgeführt, sondern durch rechtzeitiges Einschreiten des zu Belohnenden verhindert worden ist, der Unfug aber so weit feststeht, daß die Schuldigen bestraft werden können.

Bei dem großen Nutzen, den auch die Schiffahrt und Fischerei treibende Bevölkerung von dem durch die Unterwasserkabel vermittelten Nachrichtenverkehr hat, darf man erwarten, daß alle Beteiligten an der Hand der Anweisung bemüht sind, den Kabeln möglichst Schutz angedeihen zu lassen und jede Gefährdung fernzuhalten.

Neue Fernsprechkabel durch den Bodensee.

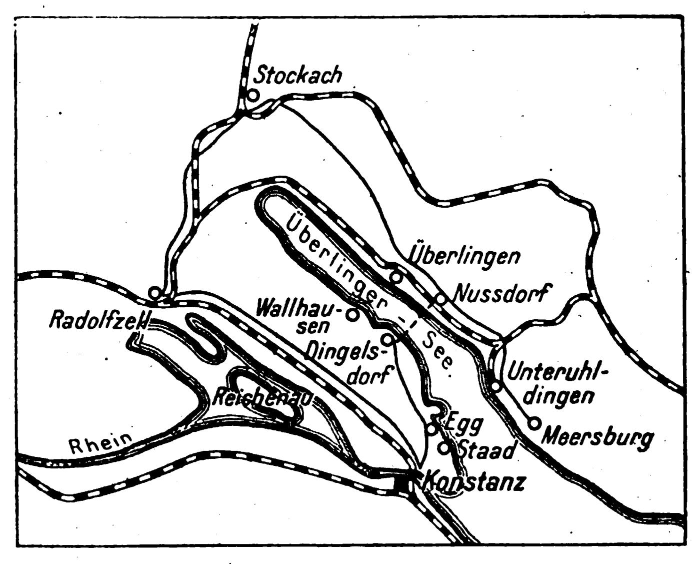
Von Postrat Kunert in Oldenburg (Oldb.).

Zur Verbesserung der Fernsprechverbindungen von Konstanz mit den Ortschaften am nördlichen Ufer des Bodensees hat die Reichs-Telegraphenverwaltung zwei neue Fernsprechkabel durch den nordöstlichen Zipfel des Bodensees, den Überlinger See, legen lassen. Die bestehende oberirdische Linie von Konstanz nach Radolfzell und weiter über Stockach nach Überlingen ist voll belastet; eine Erhöhung ihrer Aufnahmefähigkeit ist nur durch umfangreiche und kostspielige Umbauten zu ermöglichen. Es bot sich Gelegenheit, aus Heeresbeständen ein Fernsprech-Flußkabel zu erwerben, das zur Schaffung zweier Kabelverbindungen zwischen Dingelsdorf und Nußdorf, etwa in der Mitte des Überlinger Sees, ausreichte. Das Kabel, das von Felten & Guilleaume Carlswerk A.-G. in Köln-Mülheim angefertigt ist, hat vier Doppeladern, die aus einer Litze von drei 0,7 mm starken, mit imprägniertem Papier fest umgebenen Kupferdrähten bestehen. Jeder Leiter ist nach dem Krarupverfahren mit einem 0,18 mm starken Eisendraht bewickelt. Die Kabelseele ist mit einem Papier- und einem Leinenband umgeben und darüber mit zwei, durch eine Teerlage voneinander getrennten 1,7 und 1,6 mm starken Bleimänteln umpreßt, auf die zwei Lagen getränktes Papier, eine Umspinnung aus getränkter Jute, die Bewehrung aus 23 eisernen, 5 mm starken Formdrähten und eine äußere Juteumspinnung folgen. Der Gesamtdurchmesser beträgt 42 mm, das Gewicht rund 7 t für 1 km. Die elektrischen Eigenschaften für 1 km Doppelleitung bei $\omega = 5000$ und 15° C sind folgende: wirksamer Widerstand 31 Ohm, Induktivität 0,007 Henry, gegenseitige Kapazität 0,054 Mikrofarad, spezifische Dämpfung 0,04.

Der Überlinger See ist ein Verwerfungsspalt mit stellenweise jähen Abstürzen an der Nordseite. Der Spalt ist auf der gewählten Linie 120 bis 130 m, nördlich davon bis zu 150 m und südlich bis 170 m tief. Das Norduferfällt teilweise 100 m steil ab, der Abhang besteht aus freiliegendem Molassefels, der

ziemlich hart ist. Zwischen Nußdorf und Dingelsdorf ist der Abfall am wenigsten stark, der Seeboden ist hier durchweg mit weichem, grauem Schlamm bedeckt, der durch Ablagerung von Senkstoffen des Rheins entstanden und in der Mitte viele Meter tief ist. An den Ufern ist die Schlammschicht dünner, darunter befindet sich grober Kies.

Für die Verlegung wurde ein Lastschiff der Badischen Eisenbahn von 28 m Länge und 5,8 m Breite mit flachem Deck und 0,7 m hoher Reling benutzt. Das Kabel wurde in der Mitte auf dem Verdeck aufgeschossen, darüber wurde ein Galgen mit Führungsrolle errichtet. Auf dem Achterdeck wurde auf einer erhöhten Plattform die Legevorrichtung gebaut. Das Kabel lief von der Rolle über drei Räder, deren Achse durch gegengepreßte Holzklötze gebremst wurde. Von oben drückte auf das Kabel je ein zweites Rad, das durch Flaschenzüge ebenfalls



——— oberirdische Fernsprechlinie
– – – – neue Kabellinie.

zur Bremsung ausgenutzt werden konnte. Bei 130 m Tiefe wog das am Schiff hängende Kabel 910 kg, auf jede der drei sogenannten Reiterbremsen entfielen mithin etwa 300 kg. Die beim Auslegen entstehende Bremswärme wurde durch Wasserkühlung beseitigt. Hinter den Bremsen verlief das Kabel zwischen zwei senkrecht gestellten Führungsrollen hindurch zur Auslegerolle am Heck und von da zwischen zwei weiteren Führungsrollen ins Wasser. Zum Schleppen des Legeschiffs wurde ein Motorschiff der Gebrüder Sulger in Unteruhldingen mit 30-PS-Motor benutzt.

Die beiden Kabel wurden Mitte Juni verlegt, zwei Lötstellen im zweiten Kabel wurden nach Lieferung der Lötmuffen am 20. und 21. Juli gefertigt; eine Lötstelle befindet sich am Nordufer des Sees, die andere in 100 m tiefem Wasser. Für die letzte wurde eine besonders für große Tiefen geeignete Muffe verwendet. Außer der üblichen Bleimuffe wurde noch eine Bronzemuffe, die den Wasserdruck hauptsächlich aufnehmen soll, mit dem Bleimantel verlötet. Die Endplatten der eisernen Schutzmuffe wurden durch Rundeisenstäbe möglichst stark zusammengezogen, um die Lötstelle von Zug zu entlasten.

Nächtlicher Überfall auf die Thurn-und-Taxis'sche Reitpost Wesel—Münster im Jahre 1657.

Von Rechnungsrat Eugen Müller in Münster (Westf.).

Bis zur Einrichtung der ersten Personenposten durch den Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen im Jahre 1665 bestanden im Fürstentum Münster nur städtische Botenposten, fürstbischöfliche Kanzlei- (Reit-) Posten und kaiserliche (Thurn-und-Taxis'sche) Brief- (Reit-) Posten. Eine dieser kaiserlichen Reitposten, die seit den Tagen der Westfälischen Friedensverhandlungen (1646—1649) von Münster über Appelhülsen, Dülmen, Haltern, Wulfen und Schermbeck nach Wesel und Cleve verkehrten[1]), wurde in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni 1657 bei der Rückkehr von Wesel nach Münster in der »Hohen Mark«, einem zwischen Wulfen und Haltern gelegenen umfangreichen Waldgebiet, von 25 Reitern überfallen. Dabei nahm man dem Postillion das Felleisen ab, öffnete alle Briefpakete und raubte daraus die für Münster und einzelne andere Orte bestimmten Briefe. Der Bote der Stadt Dülmen wurde wegen des Überfalls vor dem Stadtrat in Münster vernommen. Der hierüber handelnde Sitzungsbericht[2]) lautet:

»Lunae, 4. Juny ao 1657.
In Congregatione Senatus.

Post intercipyrt btr. — Alß sich zugetragen, daß bei gestriger post von Wesel, Ambsterdamm, und Hagen [dem Haag] kommendt, keine Briefe alhir eingelanget, derwegen der uff und von Düllmen abgehender bott oder postilion alhero umb bericht gefordert, so referirte derselbe, von dem Weselischen reitenden postilion vernommen zu haben, daß mitten in der nacht vom nechstverwichenen Samstag uff gestrigen Sontag in der hohen Mark mitten im busch etwan fünff und Zwantzig Reutter ihne uffgefangen, das felleyßen mit allen briefen von ihme genommen, fürters ihme postilionen mit zweien reuteren bewahren lassen, inmittelst die ubrigen reuter mit den briefen wegkgeritten, das gantze pagget von Ambsterdamm darauß genommen, auch das Hagische und alle anderen paggeten eröffnet, und alle hirhin gehörige briefe, neben anderen gleichfalß darauß genommen, folgentz ihme das felleißen, sambt etlichen ubrigen Briefen gütlich restituirt, auch ihme sonsten nichts wiederwertiges im geringsten angemuhtet. Und hette der postilion referirt, daß der vorigen Freitag ihme deßgleichen wiederfahren, und hetten sich die reutere für Brandenburgische Völcker außgeben, es weren aber gelehrte und khundige leute darbey gewesen, so wol einen Underschiedt under den briefen zu machen gewust, in deme sie ihme ein pagget an den Rentmeister zu Düllmen haltend, restituirt, sagendt den kennen wir wol, dar ist Voß nichts an gelegen«.

Überfälle auf die Posten waren gerade zu jener Zeit an der Tagesordnung. Über einzelne derartige Fälle berichtet »Das Buch von der Weltpost«[3]). Aber die brandenburgischen Reiter, die den Überfall in der Hohen Mark ausführten, waren offenbar keine gewöhnlichen Wegelagerer oder Straßenräuber. Die ganze Art und Weise der Ausführung läßt darauf schließen, daß es sich bei dem Unternehmen auf seiten der Reiter um kriegerische Erkundungszwecke gehandelt hat. Immerhin werfen derartige recht seltene Nachrichten aus amtlichen Archivquellen ein grelles Schlaglicht auf die damalige Unsicherheit der Landstraßen und auf die damit in Zusammenhang stehende arge Belästigung des Postverkehrs.

[1]) Archiv für Post und Telegraphie. 1919, S. 148.
[2]) Stadtarchiv Münster. Ratsprotokollbuch von 1657.
[3]) Von O. Veredarius. Berlin 1885, S. 102 ff.

Die Entwicklung der Kleinbahnen in Preußen im Jahre 1918.

Der »Zeitschrift für Kleinbahnen« für 1920 (Heft 2 S. 41 ff., Heft 3 S. 70 ff.) entnehmen wir über die Entwicklung der Kleinbahnen des preußischen Staatsgebiets im Jahre 1918 — mit Einschluß der nach dem Versailler Frieden abzutretenden Gebiete — nachstehende Angaben.

I. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.

Die Zahl der Kleinbahnen im preußischen Staatsgebiet, einschließlich der schon genehmigten Bahnen, hat am Schlusse des Berichtsjahrs (31. März 1919) 334 betragen. Am 1. Oktober 1892, dem Tage des Inkrafttretens des Kleinbahngesetzes, befanden sich in Preußen nur 11 nebenbahnähnliche Kleinbahnen, ihre Zahl hat sich mithin seitdem um 323 Bahnen vermehrt.

An erster Stelle stand im Berichtsjahr der Zahl nach wiederum die Rheinprovinz mit 53 Bahnen; ihr folgten die Provinzen Hannover und Sachsen mit je 37, Brandenburg mit 35 Bahnen. Die niedrigsten Zahlen hatten — wenn man von den Hohenzollernschen Landen absieht — die östlichen Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Posen mit 14, 12 und 13 Bahnen aufzuweisen. 171 Bahnen befanden sich in den Provinzen östlich der Elbe, 163 in denen westlich der Elbe.

Die Streckenlänge der 334 Kleinbahnen betrug 11 298,69 km gegen 11 233,65 km im Vorjahr, mithin 65,04 km oder 0,58 v H mehr. Von der Zunahme im Jahre 1918 entfielen auf die ostelbischen Gebietsteile 48 km, auf die westelbischen 17,04 km. Die größte Längenausdehnung besaßen die Kleinbahnnetze in den Provinzen Pommern, Hannover und Brandenburg mit 1 721,91, 1 137,13 und 1 122,95 km, an letzter Stelle stand die Provinz Hessen-Nassau mit 372,59 km. Die Vergrößerung des Kleinbahnnetzes seit dem 1. Oktober 1892, an dem in Preußen nur 159,10 km in Betrieb waren, belief sich auf 11 139,59 km.

Von den am Schlusse des Berichtsjahrs vorhandenen 334 Kleinbahnen befanden sich im Betrieb

im preußischen Staatsgebiet 321 Bahnen mit	10 903,72 km,
auf den in andere Bundesstaaten übergreifenden Teilstrecken preußischer Unternehmungen	271,66 » ,
zusammen	11 175,38 km,

gegen 11 159,72 km im Vorjahr, mithin 15,66 km oder 0,14 v H mehr.

Die Spurweite schwankte zwischen 1,435 und 0,600 m.

Sie betrug im einzelnen

	1918	1917
1,435 m	bei 211 Bahnen oder 63,2 v H,	bei 210 Bahnen oder 63,3 v H,
1,000 »	» 45 » » 13,5 » ,	» 45 » » 13,6 » ,
0,750 »	» 39 » » 11,6 » ,	» 39 » » 11,7 » ,
0,600 »	» 9 » » 2,7 » ,	» 9 » » 2,7 » .

Die Spurweite war

eine gemischte	bei 20 Bahnen oder 6,0 v H,	bei 20 Bahnen oder 6,0 v H,
eine abweichende	» 10 » » 3,0 » ,	» 9 » » 2,7 » .

Als Betriebsmittel fanden Verwendung

	1918	1917
Dampflokomotiven	bei 293 Bahnen oder 87,7 v H,	bei 291 Bahnen oder 87,7 v H,
Elektrische Motoren....	„ 33 „ „ 9,9 „ ,	„ 33 „ „ 9,9 „ ,
Dampflokomotiven und elektrische Motoren...	„ 8 „ „ 2,4 „ ,	„ 8 „ „ 2,4 „ .

Über die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahrs vorhanden gewesenen Fahrzeuge sind keine Ermittlungen angestellt worden.

Von den Kleinbahnen dienten

a) vorwiegend der Personenbeförderung 3 Bahnen oder 0,9 v H,
b) „ „ Güterbeförderung 25 „ „ 7,5 „ ;

alle übrigen Kleinbahnen (306 Bahnen oder 91,6 v H) dienten gleichzeitig beiden Zwecken.

Abgesehen von 3 im Privatbesitz befindlichen Bahnen waren 221 (1917 219) Kleinbahnen Eigentum von Aktiengesellschaften und 110 (1917 ebenfalls 110) Eigentum von Kommunalverbänden (Kreisen oder Gemeinden). Die eigentliche Betriebsführung lag wie in den Vorjahren vorwiegend in Händen von gewerbsmäßigen Unternehmern. Bei einer größeren Zahl von Kleinbahnen besorgten die Provinzialverbände die Betriebsführung, während die preußische Staatsbahnverwaltung in nur 11 Fällen den Betrieb nebenbahnähnlicher Kleinbahnen mit wahrgenommen hat.

Die Anlagekosten stellten sich am Schlusse des Geschäftsjahrs 1918 auf 751 928 076 *M* (im Vorjahr 748 680 976 *M*), mithin gegen 1917 mehr 3 247 100 *M*. Für 1 km Bahnlänge betrugen die Anlagekosten durchschnittlich 65 012 *M*, für 1 km Vollspur 83 059 *M*, für 1 km Schmalspur 51 035 *M*, gegen 65 097, 82 714 und 51 336 *M* im Vorjahr. Von den Gesamtanlagekosten sind aufgebracht worden:

128 259 639 *M* .... vom Staat (aus den Kleinbahnunterstützungsmitteln),
99 827 481 „ .... von den Provinzen,
188 879 614 „ .... „ „ Kreisen,
101 908 332 „ .... „ „ Zunächstbeteiligten,
233 053 010 „ .... in sonstiger Weise.

Über die Betriebsleistungen, den Verkehr, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Unfälle liegen keine Angaben aus dem Kleinbahnbetrieb für 1918 vor.

II. Straßenbahnen.

Die Zahl der Straßenbahnen im preußischen Staatsgebiet betrug am Schlusse des Berichtsjahrs (31. März 1919) 205, im Vorjahr ebensoviel.

Am 1. Oktober 1892, dem Tage des Inkrafttretens des Kleinbahngesetzes, bestanden 79 preußische Straßenbahnen. Ihre Zahl hat sich mithin in dem 26$^1/_2$jährigen Zeitraum um 126 Bahnen oder rund 159 v H vermehrt. An erster Stelle stand auch bei den Straßenbahnen die Rheinprovinz mit 63 Bahnen. Ihr folgten die Provinzen Brandenburg (einschließlich Berlin), Westfalen und Sachsen mit 37, 34 und 18 Bahnen. An letzter Stelle standen die Provinzen Ostpreußen mit 5, Pommern und Westpreußen mit je 4, Posen mit 3 Bahnen. 78 Straßenbahnen verkehrten in den Provinzen östlich der Elbe, 127 in denen westlich der Elbe.

Die Streckenlänge der Straßenbahnen im preußischen Staatsgebiet betrug am 31. März 1919 3 979,25 km; sie überstieg die Streckenlänge des Vorjahrs

um (3 979,25 — 3 960,22 =) 19,03 km. Die Steigerung stellte sich mithin auf 0,48 v H, gegen 0,50 v H im Jahre 1917.

Eine Vergrößerung des Straßenbahnnetzes trat ein in Berlin um 2,55, in der Provinz Sachsen um 7,10, in Westfalen um 2,78, in der Rheinprovinz um 6,60 km. Von der Zunahme entfielen auf die ostelbischen Gebietsteile 9,65 km, auf die westelbischen 9,38 km. Die größte Längenausdehnung besaß das Straßenbahnnetz in der Rheinprovinz mit 1 409 km. Ihr folgten Westfalen mit 648,84 und Berlin mit 513,76 km. Den letzten Platz nahm die Provinz Posen mit 37,07 km ein.

Die Länge der Straßenbahnen in Preußen belief sich am 1. Oktober 1892 auf 875,70 km. Sie ist demnach seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes um 3 103,55 km oder um 354,41 v H gestiegen. Im Betrieb befanden sich 201 Straßenbahnen mit 3 859,28 km, gegen 3 836,82 km am Schlusse des Vorjahrs, mithin gegen 1917 mehr 22,46 km oder 0,59 v H.

Die Spurweite war auch bei den Straßenbahnen sehr verschieden und schwankte, wie bei den Kleinbahnen, zwischen 1,435 und 0,600 m.

Im einzelnen betrug sie

	1918	1917
1,435 m	bei 74 Bahnen oder 36,1 v H,	bei 74 Bahnen oder 36,1 v H,
1,000 »	» 120 » » 58,5 » ,	» 120 » » 58,5 » ,
0,750 »	» 2 » » 1,0 » ,	» 2 » » 1,0 » ,
0,600 »	» 1 » » 0,5 » ,	» 1 » » 0,5 » .
Die Spurweite war		
eine gemischte	bei 4 Bahnen oder 1,9 v H,	bei 4 Bahnen oder 1,9 v H,
eine abweichende	» 4 » » 2,0 » ,	» 4 » » 2,0 » .

Als Betriebsmittel fanden Verwendung

	1918	1917
Dampflokomotiven	bei 11 Bahnen oder 5,3 v H,	bei 11 Bahnen oder 5,3 v H,
Elektrische Motoren....	» 177 » » 86,3 » ,	» 177 » » 86,3 » ,
Pferde..............	» 10 » » 5,0 » ,	» 10 » » 5,0 » ,
Dampflokomotiven und elektrische Motoren ..	» 1 » » 0,5 » ,	» 1 » » 0,5 » ,
Elektrische Motoren und Pferde............	» 1 » » 0,5 » ,	» 1 » » 0,5 » ,
Drahtseile	» 5 » » 2,4 » ,	» 5 » » 2,4 » .

Aufzeichnungen über die am Schlusse des Berichtsjahrs vorhanden gewesenen Fahrzeuge liegen nicht vor.

Im allgemeinen ist zu bemerken, daß der elektrische (Motoren-) Betrieb den Pferde- und Dampfbetrieb in den letzten Jahren immer mehr verdrängt hat. Seit dem 31. März 1901 ist der Pferdebetrieb von 24 Straßenbahnen mit 162,8 km (7,3 v H) Streckenlänge auf 10 Bahnen mit 43,97 km (1,11 v H), der Dampfbetrieb von 20 Bahnen mit 133,5 km (6,0 v H) Streckenlänge auf 11 Bahnen mit 60,84 km (1,53 v H) zurückgegangen.

Von den Straßenbahnen dienten

a) vorzugsweise der Personenbeförderung 139 Bahnen oder 67,8 v H,
b) » » Güterbeförderung 4 » » 2,0 » ;

der Rest (62 Bahnen oder 30,2 v H) diente gleichmäßig beiden Zwecken. Im übrigen sind im Berichtsjahr vielfach die sonst für die Personenbeförderung vorgesehenen Straßenbahnen vorübergehend auch zur Beförderung von Gütern, insbesondere von Postsendungen und Kohlen, herangezogen worden. Es handelte sich indes in diesen Fällen lediglich um eine Ausnahme für die Dauer der durch den Krieg geschaffenen Verkehrsschwierigkeiten.

Abgesehen von 6 im Privatbesitz befindlichen Unternehmungen waren 101 Straßenbahnen Eigentum von Aktiengesellschaften, 98 Eigentum von Kommunalverbänden (Kreisen oder Gemeinden).

Die Anlagekosten stellten sich am Schlusse des Berichtsjahrs auf 1 176 647 813 *M* (im Vorjahr 1 170 383 477 *M*). Für 1 km Bahnlänge betrugen die Anlagekosten mithin durchschnittlich 284 833 *M*, für 1 km Vollspur 423 743 *M*, für 1 km Schmalspur 141 302 *M*, gegen 284 643, 423 532, 140 103 *M* im Vorjahr. Von den Gesamtanlagekosten sind aufgebracht worden:

887 200 *M* .... vom Staat (aus den Kleinbahnunterstützungsmitteln),
2 284 127 » .... von den Provinzen,
31 587 554 » .... » » Kreisen,
275 585 575 » .... » » Zunächstbeteiligten,
866 303 357 » .... in sonstiger Weise.

Über die Betriebsleistungen, den Verkehr, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Unfälle liegen auch aus dem Straßenbahnbetrieb keine Angaben für 1918 vor.

III. Zusammenfassung.

Das Gesamtnetz der im preußischen Staatsgebiet gelegenen Kleinbahnen beider Gattungen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen) umfaßte am Ende des Berichtsjahrs (31. März 1919) 15 258,77 km, gegenüber 15 193,87 km im Vorjahr, mithin mehr 64,90 km oder 0,43 v H. Davon waren im Betrieb 14 763 km (1917 14 724,88 km), d. h. mehr 38,12 km oder 0,26 v H.

Das in den Kleinbahnen angelegte Vermögen betrug am Ende des Berichtsjahrs insgesamt 1 928 575 889 *M* gegen 1 919 064 453 *M* im Jahre vorher, mithin mehr 9 511 436 *M* oder 0,50 v H. Auf 1 km Streckenlänge entfielen 126 760 *M* (1917 126 675 *M*).

Wesentlich verschieden ist bei den beiden Kleinbahngattungen der Anteil am Personen- und Güterverkehr gewesen. Während 67,8 v H aller Straßenbahnen ausschließlich der Personenbeförderung dienten, haben sich von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen nur 3, das sind 0,9 v H, auf den Personenverkehr beschränkt, alle übrigen, das sind 99,1 v H der Kleinbahnen, befaßten sich entweder mit beiden Verkehrsarten oder mit dem Güterverkehr allein.

Eine weitere Verschiedenheit wiesen die beiden Kleinbahngattungen hinsichtlich der benutzten Betriebskräfte auf. Bei den Straßenbahnen überwog nach wie vor der elektrische Betrieb (86,3 v H), bei den Kleinbahnen dagegen der Dampfbetrieb (87,7 v H).

Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1919.[1])

Die Umsätze des Abrechnungsverkehrs stiegen 1919 auf 182,677 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 119,310 Milliarden Mark 63,367 Milliarden Mark oder 53 v H mehr. Die Zunahme beruht hauptsächlich auf der Geldentwertung und der Vermehrung der Beträge von Schatzwechseln. An weit mehr als der Hälfte aller Umsätze waren die Abrechnungsstellen in Berlin und Hamburg beteiligt. An diesen Plätzen sind die Beträge der Schatzanweisungen über die Abrechnungsstellen geleitet worden, während in anderen Abrechnungsstellen teils nur gekaufte, teils verkaufte Schatzwechsel abgerechnet worden sind. Die gewaltige Steigerung des Abrechnungsverkehrs, die unter anderen Begleitumständen einen großen Aufschwung des deutschen Wirtschaftslebens kennzeichnen würde, kann im allgemeinen auf eine solche Ursache oder auch nur auf die Wiederkehr stetiger Verhältnisse nicht zurückgeführt werden. Der Mangel an Rohstoffen, besonders an Kohlen, der Rückgang der Arbeitsleistung und der Arbeitslust, verbunden mit Streiks und Beförderungsschwankungen, der schlechte Zustand der Erzeugungswerkstätten u. a. können solche Annahme trotz der vorliegenden bedeutenden Aufträge der Industrie nicht erst aufkommen lassen. Die während des größten Teiles des Jahres auf dem Geldmarkt herrschende Flüssigkeit, entstanden aus der Verminderung des deutschen Volksvermögens und dem Ausverkauf Deutschlands, die ungeheure allgemeine Preissteigerung sowie die Lebhaftigkeit des Börsengeschäfts ließen die Umsätze auf dem Geldmarkt gegenüber dem Vorjahr weiter anschwellen. Die Umstellung der Volkswirtschaft auf den Friedenszustand, die durch das Ausscheiden des Reichs aus seiner Rolle als größter Auftraggeber und Verbraucher die Erzeugungs- und Absatzverhältnisse vollkommen änderte, scheint auf die Entwicklung der Abrechnungsstellen nicht ohne Einfluß geblieben zu sein. Der außerordentlichen, 1919 noch viel stärker als 1918 hervortretenden Zunahme der Geldentwertung entspricht die Steigerung der in den Abrechnungsstellen verrechneten Beträge nicht einmal. Da die Geldentwertung gegen 1918 im allgemeinen um mehr als 50 v H gestiegen ist, müßten die Umsätze der Abrechnungsstellen noch wesentlich größer gewesen sein. Aus dem Umstand, daß der Durchschnittsbetrag der Einlieferungen gegen 1918 noch nicht um 10 v H höher gewesen ist, geht hervor, daß die Umsätze des Kleinverkehrs in erheblichem Umfang in den Abrechnungsverkehr gelangt sind. Dies wird durch die starke Zunahme von Schecken über kleine Beträge bestätigt, die hauptsächlich von den Zweigstellen der Banken ihren Hauptstellen zur Verrechnung in den Abrechnungsstellen zugeführt worden sind. Diese Erscheinung und der Umstand, daß der Barumsatz im Reichsbankverkehr im Verhältnis zu den bargeldlos beglichenen Zahlungen zurückgegangen ist, sprechen dafür, daß die von der Reichsbank geförderte Werbetätigkeit für die Veredlung des Zahlungsausgleichs ihre Früchte zu tragen beginnt, wie das u. a. auch durch die starke, in derselben Richtung wirkende Zunahme der Postscheckkonten zu bemerken ist.

Der Verkehr der Abrechnungsstellen unterlag 1919 wesentlichen Störungen. Politische Unruhen, Einführung der durchgehenden Arbeitszeit, die mehrfach eine Änderung der Abrechnungszeiten erforderte, sowie Streiks der Bankbeamten wirkten auf die Tätigkeit der Abrechnungsstellen ungünstig ein, auch das starke Anwachsen des Verkehrs selbst mit der dadurch hervorgerufenen Arbeitsüberlastung bei dem Mangel an Personal konnte auf eine regelmäßige und glatte Abwicklung der Abrechnungen nicht ohne Einfluß bleiben. Ferner beeinträchtigten die ungünstigen Postverhältnisse, die die Banken oft erst zu später Stunde in den Besitz eines

[1]) Wegen des Verkehrs im Jahre 1918 vgl. Archiv 1919, S. 385 ff.

großen Teiles der Schecke gelangen ließen, die Höhe der Umsätze außerordentlich. Ganz besonders gilt dies für Berlin, wo der Reichsbank von den Abrechnungsfirmen unmittelbar zur Gutschrift auf dem Reichsbankkonto mehr als 100 000 Schecke über 179 Milliarden Mark eingereicht wurden, das ist fast das Dreifache der dem Berliner Abrechnungsverkehr zugeführten Beträge.

Im Jahre 1919 wurden fünf Abrechnungsstellen — in Erfurt, Kiel, Plauen (Vogtl.), Remscheid und Zwickau — eröffnet, die Abrechnungsstelle in Posen wurde geschlossen, so daß am Jahresschluß 33 Abrechnungsstellen in Tätigkeit waren. Die Zahl der Teilnehmer erhöhte sich von 343 Ende 1918 um 43 auf 386 Ende 1919.

Im einzelnen ist das Ergebnis des Abrechnungsverkehrs hinsichtlich der eingelieferten Beträge sehr bemerkenswert. Von allen Abrechnungsstellen hat die Berliner einen Rückgang von rund 4 Milliarden Mark, der auf die bereits erwähnten Ursachen zurückzuführen ist. Die Abrechnungsstelle in Köln verzeichnet eine Steigerung der Schatzwechselbeträge um 454 v H. Die starke Vermehrung bei den im besetzten Gebiet oder in dessen Nähe gelegenen Abrechnungsstellen — ausgenommen Mannheim — ist zum Teil in dem »Loch im Westen«, dem Ausverkauf Deutschlands und dem in der Nähe der Grenze besonders blühenden Schieberunwesen, zum Teil auch in dem Wiederaufleben des Außenhandels begründet.

Das Verhältnis der Zahl der Wechsel und Anweisungen zu den Abrechnungspapieren hat sich ungefähr auf der Höhe des Vorjahrs gehalten. Die Zeit des Handelswechsels ist noch nicht wiedergekommen, da Handel und Industrie ihren Geldbedarf meist noch in anderer Form als der des Wechselkredits zu befriedigen suchen. Die größte Zunahme weist die Einlieferung von Schecken auf. Diese Erscheinung ist auf die fortschreitende Einbürgerung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs zurückzuführen. Im Groß- und Kleinhandel, von den Kaufleuten und Privaten, wird in immer größerem Umfang von der Zahlung mit Schecken Gebrauch gemacht. Für die Ausdehnung des Scheckverkehrs sind aber noch andere Gründe bestimmend gewesen. Die Furcht vor den beschlossenen zahlreichen Steuern hat vielfach die Abhebung von Guthaben durch Scheck veranlaßt und damit die Steigerung der Umsätze, besonders im Dezember 1919, begünstigt. Auch die zunehmende Unsicherheit, Diebstähle u. ä. förderten die Ausbreitung des Scheckverkehrs.

Die Wertpapierumsätze wiesen eine starke Erhöhung auf. Sie hing mit den steuergesetzlichen Maßnahmen, der immer mehr anschwellenden Gewinnsucht und der Kurssteigerung auf den meisten Gebieten des Wertpapiermarktes zusammen. Die Einlieferungen von Zinsscheinen nahmen infolge der durch die Steuergesetze verursachten verstärkten Hinterlegung von Zinsscheinen bei den Banken erheblich zu. Auch die bei einigen Abrechnungsstellen aus den Verrechnungen der Banken untereinander hervorgehenden Kassenquittungen und sogenannten Kassenzettel trugen zu einer Steigerung des Umsatzes wesentlich bei.

Die Gesamteinlieferungen der 33 Abrechnungsstellen beliefen sich

1919	auf	**16** 661 000	Stück	über	**182**,677	Milliarden	Mark,
1918	»	**11** 869 000	»	»	**119**,310	»	»
1917	»	**11** 082 000	»	»	**93**,186	»	»
1916	»	**9** 858 000	»	»	**67**,515	»	»
1915	»	**9** 997 000	»	»	**58**,106	»	»
1914	»	**13** 703 000	»	»	**66**,645	»	»
1913	»	**15** 590 000	»	»	**73**,634	»	»
1912	»	**14** 943 000	»	»	**72**,544	»	»
1911	»	**13** 471 000	»	»	**63**,015	»	»

An dem Umsatz waren die Postscheckämter des Reichs-Postgebiets beteiligt

1919	mit 825 000	Schecken	über **20,278**	Milliarden	Mark,
1918	» 684 000	»	» **13,876**	»	»
1917	» 685 000	»	» **11,173**	»	»
1916	» 625 000	»	» **6,931**	»	»
1915	» 568 000	»	» **5,726**	»	»
1914	» 558 000	»	» **4,835**	»	»
1913	» 536 000	»	» **4,671**	»	»
1912	» 405 000	»	» **4,025**	»	»
1911	» 140 000	»	» **1,830**	»	».

Die Umsätze der Postscheckämter wiesen demnach 1919 gegen 1918 eine Zunahme von 6,402 Milliarden Mark auf. Die erfreuliche Steigerung ist auf das starke Anwachsen des Postscheckverkehrs und auf die von der Reichsbank durch die fast restlose Übernahme der Postscheckgebühren auf die eigene Kasse unterstützte weitere Annäherung von Reichsbank- und Postscheckverkehr zurückzuführen. Im März 1919 wurden auch die Reichsbanknebenstellen unmittelbar an den Postscheckverkehr angeschlossen.

Der Verkehr der einzelnen Postscheckämter in den Abrechnungsstellen geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Postscheckamt	Einlieferungen der Postscheckämter in die Abrechnungsstellen		Einlieferungen der Mitglieder der Abrechnungsstellen	
	Bankschecke	Millionen Mark	Postschecke	Millionen Mark
Berlin	55 160	6 676	379 920	9 264
Leipzig	6 830	141	85 590	985
Breslau	740	8	80 240	811
Frankfurt (Main)	6 200	35	56 470	569
Hamburg	190	1	60 190	539
Köln	440	10	39 520	534
Karlsruhe (Baden)	670	7	21 140	251
Danzig	1 240	34	12 700	137
Hannover	2 870	58	8 690	101
Königsberg (Pr.)	590	9	5 160	107.

Im Durchschnitt hat 1919 eine Einlieferung in die Abrechnungsstelle 10 964 ℳ gegen 10 052 ℳ im Jahre 1918 und gegen 8 408 ℳ im Jahre 1917 betragen.

Der Ausgleich durch gegenseitige Verrechnung verbesserte sich 1919 gegen 1918 um 14,4 Punkte. Von den Gesamteinlieferungen mit zusammen 183 Milliarden Mark wurden 61 Milliarden Mark dem Reichsbankkonto gutgeschrieben, so daß die Ausgleichwirkung 122 Milliarden Mark oder 67 v H betrug.

Das Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Überweisungs- und Abrechnungsverkehr ging von 2,7 v H auf 2,3 v H zurück. Entsprechend dem Anwachsen des gesamten Zahlungsverkehrs sind zwar auch die Barumsätze der Reichsbank an sich gewachsen, doch haben die Beträge des Überweisungs- und Abrechnungsverkehrs noch erheblich stärker zugenommen. Die niedrige Verhältnisziffer von Barzahlungen zu Gesamtumsätzen ist ein Beweis für die hohe Stufe,

auf der der Zahlungsverkehr allmählich angelangt ist. Wegen der Umsätze in den einzelnen Jahren siehe die nachstehende Übersicht.

	1891	1901	1913	1916	1918	1919
	Millionen Mark					
Von Reichsbankkunden bar eingezahlt.....	8 369	12 012	19 799	27 060	35 960	56 226
bar abgehoben	13 179	16 113	22 419	26 593	37 732	55 180
Barzahlungen im ganzen	**21 548**	**28 125**	**42 218**	**53 653**	**73 692**	**111 406**
Gesamtumsätze im Überweisungsverkehr	81 013	167 129	379 157	1 065 462	2 676 121	4 745 209
Ausgleichbeträge der Abrechnungsstellen.....	13 339	22 671	56 945	45 784	62 126	121 502
Umsätze im Überweisungsverkehr und Ausgleichbeträge der Abrechnungsstellen	**94 352**	**189 800**	**436 102**	**1 111 246**	**2 738 247**	**4 866 711**
Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Überweisungsverkehr und den Ausgleichbeträgen der Abrechnungsstellen v. H....	22,8	14,8	9,7	4,8	2,7	2,3.

Kleine Mitteilungen.

Zur Geschichte der Datumstempel. (Mitgeteilt von F. M. Feldhaus in Berlin-Friedenau.) In den »englischen Miscellen« (Bd. 22, 1806, S. 14) liest man aus dem Jahre 1806 folgende Londoner Nachricht, die einen bemerkenswerten Beitrag zur Geschichte der Datumstempel gibt.

»Vielleicht ist es unsern Lesern noch nicht entfallen, daß Griffiths, ein Petschierstecher in Oxfordstreet, vor einiger Zeit Zylinderpetschafte von Kristall mit sieben Seiten verfertigte, auf denen die sieben Tage der Woche eingegraben waren. Es ersparte dem Briefschreiber die Mühe (und bequem gewöhnte Leute wie die reichen Engländer übersehen so etwas nicht), seinen Brief oder sein Billet zu datieren, weil sein Siegel den Tag angab. Griffiths muß gefunden haben, daß dieser Gedanke nicht mißfiel, denn er hat ihn jetzt nach einem größeren und kostbareren Maßstab ausgeführt. Anstatt eines Petschafts mit sieben Seiten macht er jetzt sieben kleine Petschafte (Carneole in Gold gefaßt) an einen goldenen Ring und sticht auf jedes einen der sieben Tage. Diese kleinen Petschafte lassen sich leichter handhaben als ein schmaler Zylinder mit vielen Seiten; überdies nehmen sie nicht viel mehr Raum ein als die gewöhnlichen Petschafte, die überhaupt jetzt sehr groß werden«.

Schwimmende Postboten. Alexander von Humboldt erzählt in seinen Ansichten der Natur, wie man den Rio de Guancabamba, einen Fluß in Peru, in seinem unteren Laufe, da wo er viele Wasserfälle bildet, auf eine recht sonderbare Weise zum Briefaustausch mit der Südsee-Küste benutzte. Um die wenigen Briefe schneller zu befördern, die von Truxillo aus für die Provinz Jaen de Bracamoros bestimmt waren, bediente man sich eines schwimmenden Postboten. Man nannte ihn im Lande el correo que nada. In zwei Tagen schwamm der Postbote (gewöhnlich ein junger Indianer) von Pomahuaca bis Tomependa, erst auf dem Rio de Chamaya (so heißt der untere Teil des Rio de Guancabamba) und dann auf dem Amazonenstrom. Die wenigen Briefe, die ihm anvertraut wurden, legte er sorgfältig in ein baumwollenes Tuch, das er turbanartig um den Kopf wickelte. Bei den Wasserfällen verließ er den Fluß und umging sie durch das nahe Gebüsch. Damit er von dem langen Schwimmen weniger ermüdete, umfaßte er oft mit einem Arm einen Bolzen von leichtem Holz, das die Eingeborenen Schwimmholz nannten. Der Schwimmende wurde oft von einem Freund als Gesellschafter begleitet. Für den Unterhalt brauchten beide nicht zu sorgen, da sie in den zerstreuten, reichlich mit Fruchtbäumen umgebenen Hütten der schönen Huertas de Pucara überall gastliche Aufnahme fanden.

Der Gouverneur der Provinz Jaen de Bracamoros teilte Alexander von Humboldt mit, daß auf dieser sonderbaren Wasserpost selten Briefe benetzt oder verloren wurden. Humboldt empfing auch selbst nach seiner Rückkehr von Mexiko in Paris Briefe aus Tomependa, die auf dem eben beschriebenen Wege befördert waren.

Eine neue Eisenbahnlinie Tongeren–Aachen. Die von der deutschen Militäreisenbahn während des Krieges mit großen Kosten und Anstrengungen erbaute Eisenbahnlinie Tongeren-Aachen über Visé ist nun auch von der belgischen Eisenbahnverwaltung dem Verkehr übergeben worden. Bekanntlich hatte sich Deutschland schon seit vielen Jahren bemüht, die belgische Eisenbahnverwaltung zum Bau der Strecke zu bewegen. Naturgemäß waren es keine militärischen Gründe, die auf deutscher Seite mitsprachen, sondern es lag der deutschen Verwaltung lediglich daran, die Verbindung zwischen Köln und Antwerpen sowie nach und von Ostende (und weiter Dover-London) einerseits von der überlasteten und schwierigen Strecke über Lüttich abzulenken, anderseits den Weg nach Antwerpen und Ostende abzukürzen. Da die geplante Strecke aber außerhalb des Schußbereichs der Lüttticher Festungswerke lag, waren die Belgier vor dem Kriege zum Bau nicht zu bewegen. Heute bereits zeigt es sich, daß die neue Linie für Belgien von allergrößtem Nutzen ist, indem sie die Leitung des Durchgangsverkehrs von Antwerpen nach den besetzten Gebieten von Deutschland über Tongeren-Visé ermöglicht. Auch die französische Verwaltung ist wegen der Leitung von Kohlen auf diesem Wege bereits mit Belgien in Verbindung getreten. Es ist beabsichtigt, täglich 22 Züge von je 800 t Steinkohlen dort herüber nach Frankreich laufen zu lassen. (Hansa 1919, Nr. 40 [neue Folge], S. 11.)

Die größte gewölbte Eisenbahnbrücke der Erde. Die den Orealo in Schweden überspannende eiserne, 1891 erbaute Brücke konnte nur mit Lokomotiven von 12,5 t Achsendruck und 20 km Stundengeschwindigkeit befahren werden und genügte infolgedessen nicht den erhöhten Anforderungen der Jetztzeit. Als Ersatz der Brücke ist jetzt, wie wir der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen entnehmen, 140 m unterhalb der bisherigen eine neue Brücke fertiggestellt worden, die für 20 t Achsendruck und 100 km Stundengeschwindigkeit

berechnet ist. Die neue Orealo-Brücke ist mit ihrer Spannweite von 90,7 m die größte gewölbte vollspurige Eisenbahnbrücke der Erde. (Umschau 1919, Nr. 33, S. 522.)

Drahtlose Sicherungsvorrichtung für fahrende Eisenbahnzüge. Die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (Telefunken) hat unter Benutzung elektrischer Wellen vor kurzem eine Einrichtung geschaffen und erprobt, die das Lokomotivpersonal auf ein zu beachtendes Fahr- oder Haltezeichen aufmerksam machen soll und die demnach berufen ist, Unglücksfälle infolge Überfahrens von Haltezeichen nach Möglichkeit zu verhindern. Die äußerst einfach und betriebssicher erscheinende Einrichtung besteht aus einem kleinen Röhrensender, der ein hörbares und sichtbares Zeichen (Hupe und Lampe) betätigt. Sie arbeitet mit Ruhestrom, was den großen Vorteil hat, daß sich Störungen im Betrieb der Sicherungsvorrichtung selbsttätig anzeigen. In bestimmtem Abstand von einem Strecken-, Fahr- oder Haltezeichen, auf das der Lokomotivführer aufmerksam gemacht werden soll, ist zwischen den Schienen ein einfacher, aus Eisenrohr hergestellter, flach gelagerter, eirunder Rahmen von etwa 50 cm Breite und 300 cm Länge befestigt. Fährt die Maschine über den Rahmen, so wird dem Schwingungskreis der auf ihr angebrachten Sicherungsvorrichtung augenblicklich so viel Kraft entzogen, daß das Warnungszeichen in Tätigkeit tritt. Es wirkt so lange weiter, bis es der Führer durch einen besonderen Abstellknopf außer Tätigkeit setzt; nach menschlicher Voraussicht kann es also nicht unbemerkt bleiben. Die Eisenbahnverwaltung unternimmt, wie Telefunken mitteilt, bereits ausgedehnte Versuche mit der neuen Einrichtung. Es wäre zu wünschen, daß sie zu einem günstigen Ergebnis führen und zur baldigen allgemeinen Einführung Veranlassung geben. (Elektrotechnische Zeitschrift 1920, Heft 29.)

Unterwasser-Flammenschneider. Nach Mitteilungen aus englischen Schiffahrtskreisen beabsichtigt eine britische Bergungsgesellschaft bei der Bergung der im Kriege versenkten Schiffe Unterwasser-Flammenschneider zu verwenden. Mit Hilfe der Flammenschneider sollen Schiffe auf dem Meeresgrund zerschnitten werden, entweder um sie stückweise zu bergen oder um auf diese Weise an die im Innern der Schiffe verstauten Güter zu gelangen. Die Einrichtung besteht in der Hauptsache aus einer Oxy-Azetylenflamme, die unter Wasser am Ende eines Kabels entzündet werden kann und gleichzeitig aus zwei anderen Düsen desselben Kabels mit zusammengepreßter Luft gespeist wird. Man erwartet von den Flammenschneidern eine wesentliche Erleichterung bei den äußerst schwierigen Bergungsarbeiten. (Hansa 1920, S. 544.)

Der auswechselbare Frachtraum. Über einen neuen Vorschlag zur besseren Ausnutzung des Schiffsraums, den nach »La Nature« Professor Constan macht, entnehmen wir der »Umschau« folgende Mitteilungen. Constan will die Frachtschiffe mit einem besonderen Triebteil versehen. Die von ihm vorgeschlagene Verbindung beider Teile soll den Schiffen die gewöhnliche Verbandfestigkeit gewährleisten. Die Wirtschaftlichkeit wird dadurch erreicht, daß für drei Frachträume nur ein Triebteil gebaut wird. Während sich einer der Frachträume mit dem Triebteil auf der Fahrt befindet, soll der zweite an dem Bestimmungsort beladen und der dritte an dem Abgangsort entladen werden.

Wenn also die Größen- und Geschwindigkeitsverhältnisse richtig in Rechnung gestellt werden, wird das beladene Schiff im Ankunftshafen stets einen neuen

Frachtraum für die Rückreise fertig beladen vorfinden. Die Ausnutzung der Schiffe nach dem Vorschlag Constans kann daher größer sein als die der gewöhnlichen Schiffe von gleichem Fassungsvermögen und gleicher Geschwindigkeit, zumal da vor der Rückreise auch keine neue Brennstoffübernahme stattzufinden braucht. Diese ist bereits gleichzeitig mit der Beladung in die hinteren Abteilungen des Frachtraums erfolgt. Der Vorschlag läßt sich übrigens in gleicher Weise wie für Seeschiffe auch für Fahrzeuge auf Flüssen und Kanälen verwenden (Umschau Nr. 25 vom 26. 6. 1920.)

Unser Schiffsbestand. In der Zeitschrift »Die See« wird nachstehende Übersicht über den Stand unserer Handelsschiffahrt veröffentlicht.

Name der Schiffahrtslinie	Anzahl der Schiffe		Schiffsraum (der Schiffe in Sp. 3)	
	vor dem Kriege	nach der Auslieferung	kleiner als 1000 t	größer als 1000 t
Hamburg-Amerika-Linie	177	17	16	1
Norddeutscher Lloyd	132	16	14	2
Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft	11	—	—	—
Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft	51	—	—	—
Hansa-Linie	64	1	—	1
Kosmos-Linie	34	—	—	—
Levante-Linie	51	—	—	—
Deutsch-Ostafrika-Linie	20	2	2	—
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft	46	—	—	—
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft	30	5	1	4
Reederei Rickmers	15	—	—	—
Roland-Linie	15	—		—

(Umschau Nr. 27 von 1920, S. 435.)

Aluminium für elektrische Starkstromleitungen. Gegenüber der weit verbreiteten Meinung, daß man für elektrische Starkstromleitungen ohne weiteres auf das Kupfer verzichten könne, weil man im Aluminium, besonders in den Aluminium-Stahlseilen, einen vollwertigen Ersatz gefunden habe, erscheint es angebracht, auf das hinzuweisen, was in der Elektrotechnischen Zeitschrift vom 14. August 1919, S. 393 über die Erfahrungen mit Aluminiumleitungen mitgeteilt wird. Bei der ersten vor zwei Jahren gebauten Hochspannungsleitung mit Aluminium-Eisenseilen — in neuerer Zeit sind mehrere Leitungen verlegt worden — haben sich bei 200 bis 265 m Mastentfernung zwar keine Übelstände gezeigt, aber die

Anwendbarkeit solcher Leitungen ist unter gewöhnlichen Verhältnissen doch begrenzt, weil besonders bei kleineren Querschnitten die Aluminium-Stahlseile teurer zu stehen kommen als Kupferseile. Zudem werden infolge des durch die stärkeren Seile — 60 mm Aluminiumquerschnitt = 35 mm Kupferquerschnitt — vergrößerten Winddrucks auch die Masten teurer. Bei stärkeren Leitungsquerschnitten wird das Preisverhältnis der Seile zwar etwas günstiger; es bleibt aber immer noch so, daß für die Übertragung großer Leistungen, bei denen ein reines Eisenseil wegen zu großer Spannungsverluste oder zu großer Querschnitte nicht in Frage kommen kann, Kupferseile am vorteilhaftesten erscheinen, Aluminium-Stahlseile dagegen bestenfalls als ein zwar guter, rein technisch betrachtet, dem Kupfer gleichwertiger, aber teuerer Ersatz angesehen werden müssen.

Noch ungünstiger als bei Hochspannungen liegen die Verhältnisse für mittlere Spannungen und Verteilungsnetze, bei denen die Aluminium-Stahlseile mit großen Mastenabständen überhaupt nicht verwendbar sind, sondern das Kupfer höchstens durch Reinaluminiumleitungen ersetzt werden kann. Die Reinaluminiumleitungen zeigen starke Neigung zu Brüchen, ähnlich wie die früher — vor dem Übergang zum hartgezogenen Kupfer — verwendeten Leitungen aus weichem Kupfer. Aluminium besitzt zu wenig Härte und zu wenig Dehnbarkeit. Infolge der sich immer wiederholenden, durch den Wind verursachten Biegungen erleidet das Aluminium der Aluminium-Freileitungen Gefügeveränderungen, die nach kürzerer oder längerer Zeit zum Bruch in der Nähe der Aufhängungspunkte führen müssen. Deshalb sind nach den Ausführungen in der Elektrotechnischen Zeitschrift bei Reinaluminiumleitungen Zweifel sehr wohl am Platze, solange es nicht gelungen ist, durch geeignete Verschmelzung mit anderen Metallen das Aluminium in bezug auf Härte und Dehnbarkeit zu verbessern und so seine Widerstandskraft gegen Ermüdung und dadurch verursachten Bruch zu steigern. Darauf gerichtete Bemühungen werden nach der genannten Zeitschrift selbst dann für aussichtsreich gehalten, wenn mit der Verschmelzung eine Verminderung der Leitfähigkeit von Reinaluminium um 10 bis 15 v H verbunden wäre. Sollten aber die auf Verbesserung des Aluminiums gerichteten Bemühungen nicht von Erfolg sein, so werden die Zukunftsaussichten des Aluminiums nicht für so gut erachtet, wie man sonst bisher vielfach angenommen hat. (Beiblatt zum Prometheus 1920, S. 89.)

Funktelegraphie und Sonnenfinsternis. Schon längst war die Tatsache bekannt, daß die Wellen der drahtlosen Telegraphie durch die Sonne ungünstig beeinflußt werden. Die drahtlose Verständigung ist deshalb, namentlich auf große Entfernungen, nachts wesentlich besser als am Tage, und man kann bei Dunkelheit mit Stellen in Verbindung treten, die bei Tageslicht nicht zu erreichen sind. Die Ursachen dieser Erscheinung sind noch nicht genügend aufgeklärt. Der Leiter des französischen Heeresfunkdienstes, General Ferrié, hat bei der Sonnenfinsternis am 8. Mai einen bemerkenswerten Versuch gemacht, der vielleicht weiteren Aufschluß über den Zusammenhang zwischen dem Sonnenlicht und den Wellen der drahtlosen Telegraphie geben wird. Ferrié trat während der Dauer der Sonnenfinsternis von der Funkstation Meudon aus mit der im Atlantischen Ozean gelegenen Insel Ascension in Verbindung. Während sonst zwischen beiden Stellen am Tage keine Verständigung zu erreichen ist, kamen während der ganzen Dauer der Sonnenfinsternis die Zeichen von Ascension in Meudon sehr deutlich an. (Umschau 1919, Nr. 33, S. 526.)

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Juli bis September 1920)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1920, S. 84, 186 und 310.

Nachträge:

32a. Export. Berlin.
60a. Reichs-Verkehrs-Blatt Berlin

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Alkohol, über den Einfluß des ... auf das Gehirn **88.** 731.
- Mechanische Anstreich- und Lackiervorrichtungen **58.** Jahrg 31 Beil. 161.
- Arbeiterunfallgesetze, der Geltungsbereich der ..., von Dr. Neumeyer, Universitätsprofessor **3.** Jahrg. 1919 S. 36.
- Arbeitsleistung, der Rückgang der ... in den modernen Kulturstaaten, von Göhring **38.** 696.
- Bauweise, eine neue schwedische ... zur Verbilligung der Bauten **58.** Jahrg. 31 Beil. 157.
- Eine neue Bauweise zur Bekämpfung der Wohnungsnot, von Dr. Ditmar **70.** 552.
- Das Beamtenideal bei Plato und seine Bedeutung für die Gegenwart, von von der Pfordten, Rat am Obersten Landesgericht in München **3.** Jahrg. 1919 S. 245.
- Bevölkerungspolitik, von Dr Gericke, Bürgermeister **3.** Jahrg. 1919 S. 308.
- Bewegungsphotographie, von Tramm, Betr.-Ing. **70.** 523.
- Zur Brennstoff-Frage im Hausbrand, von Dr.-Ing. Uber **89.** 387
- Die elektrische Dampferzeugung **70.** 494.
- Der Einheit-Kachelofen, von Prof. Dr. Brabbée **35.** 409.
- Feuchtigkeitserscheinungen in neuen und alten Bauten mit Rücksicht auf deren Beheizung und Lüftung, von Prof. Nußbaum **35.** 389.
- Feuerschutzmittel bei Holzbauten **18.** Beil. (Der Holzbau) 55.
- Handschriftenbeurteilung mit Hilfe des Kinematographen, von Dr.-Ing Goetz **58.** Jahrg. 31 S. 321.
- Holzbau-Statiker-Tagung (Feuerschutz, Imprägnierung usw.) **18.** Beil. (Der Holzbau) 45.
- Kohlennot, die Beseitigung der ..., von Dr.-Ing. e. h. Dettmar **32.** 521 545. 564.
- Das Lehmstrohdach **89.** 333.
- Der Lehmziegelbau im Altertum und in der Gegenwart **89.** 333.
- Die psychotechnische Methode bei der Auswahl der Tüchtigsten, insbesondere im Kriminaldienst, von Dr. jur. Schneickert, Leiter des Erkennungsdienstes beim Polizeipräsidium Berlin (höhere Beamtenstellen) **26.** 221.
- Internationale Post- und Telegraphen-Konferenz in Paris **27.** 215, **16.** Jahrg. 16 S. 65, **68.** Jahrg. 9 S. 53.
- Praktische Psychologie, von Friedrich, Postdirektor **16.** Jahrg. 16 S. 82.
- Psychologie und Verkehr, von Wolf, Ober-Postsekretär **57.** 223. 241.
- Psychotechnik und Taylorverfahren **16.** Jahrg. 16 S. 46.
- Reproduktion von Schriften und Zeichnungen, einfache Methoden der ..., von Hansen **70.** 490.
- Schwammgefahr in den Häusern, Verhütung der ..., von Prof. Dr. Falck **89.** 429.
- Geistige Schwerarbeit, von Momber, Geh. Regierungsrat **60.** 138.
- Über ältere Sparbauweisen **89.** 424.
- Staatsverträge Gelten die zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reich abgeschlossenen Staatsverträge weiter im Verhältnis zwischen Deutschland und der Republik Österreich? Ein Beitrag zur Lehre von der Staatensukzession, von Dr. Verdroß, österreich. Legationssekretär **20.** 601
- Die 24-Stunden-Uhrzeit **23.** 366.
- Die Tuberkulosegefahr der Gegenwart und ihre Bekämpfung, von Prof. Dr. Müller, Vorstand der medizinischen Klinik in Tübingen **24.** III. Vierteljahr 33.
- Unfallneurose, zur Bekämpfung der ..., von Oberlandesgerichtsrat Grünebaum, Geh. Justizrat **59.** 169.
- Vereinheitlichung in der Industrie (Normalisierung und Typisierung) **88.** 635.
- Verkehrsgeographie, Betrachtungen zur ..., von Prof. Dr.-Ing. Blum **7.** 578. 841.

---

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

II. Postwesen.

Allgemeines. Flug England-Australien **27.** 255.
— Vom Helium **58.** Jahrg. 31 Beil. 167.
— Elektrische Hupen (für Motorräder und Automobile), von Hach **58.** Jahrg. 31 S. 324.
— Kraftfahrzeugmotoren, neue Luftfilter für … **58.** Jahrg. 31 Beil. 163.
— Kraftwagen mit Sauggasmotor **58.** Jahrg. 31 Beil. 170.
— Der Lastkraftwagen als Eisenbahnfahrzeug **58.** Jahrg. 31 Beil. 173.
— Bargeldlose Lohnzahlung in England **62.** 286.
— Luftdienst Amsterdam-London **75.** 204, **27.** 252.
— Luftfahrt, die Entwicklung der … und ihre Bedeutung für den Postverkehr, von Kropp, Ministerialsekretär **8.** 212.
— Nordische Luftfahrtkonferenz in Kopenhagen **41.** Volkswirtschaftl. Chronik 108, **76.** Bd. 16 Beil. (Chronik und Archivalien) 25.
— Luftpost Warschau-Prag-Paris **27.** 251.
— Luftverkehr Dänemark-Deutschland-England **70.** 483, **88.** 619.
— Luftverkehr London-Paris **70.** 543.
— Luftverkehr London-Kairo-Südafrika-Indien **58.** Jahrg. 31 Beil. 161. 189, **41.** Volkswirtschaftl. Chronik 109.
— Allgemeine Luftverkehrspläne und die Krise in der italienischen Luftschiffahrt **88.** 639.
— Der Motorroller, von Ernesti **70.** 539.
— Natalit als Ersatz für Benzin (Motorbrennstoff für Kraftwagen) **58.** Jahrg. 31 Beil. 177, **70.** 560.
— Postgebühren im Weltpostverkehr **27.** 219.
— Postsparkassen, von Dr. jur. Seidel, Geh. Regierungsrat **62.** 290. 306. 333.
— Der preußisch-amerikanische Postvertrag von 1852, nach archivalischen Quellen bearbeitet von Ober- und Geh. Postrat a. D. Sautter **8.** 281.
— Eine schweizerisch-holländische Rhein-Luftverkehrslinie **75.** 262.
— Das deutsch-amerikanische Schiffahrtsabkommen, von Hulbermann **38.** 567, **77.** 401. 410, **27.** 223.
— Der motorlose Segelflug **70.** 566.
— Untertunnelung der Meerenge Calais-Dover **18.** 340, **27.** 213.
— Weltdampferflotte **38.** 595. 663. 781.
— Weltpostkongreß in Madrid **37.** Jahrg. 27 S. 491.
— Weltpostverkehr, Wiederaufnahme des …, Eingaben von Handelskammern **37.** Jahrg. 27 S. 588. 622.
— Weltpostvertrag. Der Ersatzanspruch des Absenders einer Nachnahmesendung richtet sich gegen die Postverwaltung des Aufgabelandes, die Postverwaltung des Bestimmungsorts steht zu dem Absender in keinem Rechtsverhältnis. Der Ersatzanspruch ist fällig, sobald festgestellt ist, daß die Nachnahmesendung von dem Empfänger eingelöst oder ihm ohne Einziehung des Nachnahmebetrags ausgeliefert ist. Dieser Zeitpunkt ist auch für die Kursbestimmung bei einer Währungsumrechnung entscheidend **59.** Beil. Nr. 1743 und 1744.
— Weltschiffbauproduktion, die Gefahren der…, von Fenchel **38.** 653.

Deutschland. Unbeanstandete Annahme einer Wertsendung des Auslandverkehrs (Entsch. des Kammergerichts vom 6. Juni 1918) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 9.
— Beamteneigenschaft, regelmäßig ausgeübte Annahme von Wert- und Einschreibsendungen begründet… (Entsch. des RG. vom 12. März 1920) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 23.
— Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, wenn nur … unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben werden, so entfällt jeder vertragsmäßige Ersatzanspruch des Absenders (Eisenbahn-Verkehrsordnung § 96) **34.** 271.
— Neue Beitragsmarken für die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung, Bekanntmachung des Reichsversicherungsamts vom 30. Juni 1920 über die Ausgabe … **1.** 349.
— Beraubungen im Eisenbahndienst und ihre Bekämpfung **88.** 540.
— Betriebsvereinfachungen (Zeitungswesen, Paketbehandlung, Bestellgeschäft) **27.** 211.
— Ein Boteneid aus dem Jahre 1536, von Müller, Rechnungsrat **8.** 307.
— Briefgeheimnis Verletzung des … (Entsch. des OLG. Hamburg vom 9. April 1918) **57.** 212.
— Briefsperre, auf Grund des Belagerungszustands-Gesetzes verhängt in Preußen im Verwaltungsstreitverfahren nicht anfechtbar (Entsch. des preuß. OVG. vom 28. Juni 1917) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 13.
— Ein Briefträger ist als Tierhalter anzusehen, wenn er zu den für die Postverwaltung auszuführenden Fahrten ein Pferd hält. — Der Postfiskus haftet dem Verletzten nur gemäß § 11 des Postgesetzes (Entsch. des RG. vom 8. Juli 1918) **31.** Bd 36 S. 251.
— Dienstmarken, Vf. des preuß. Finanzministers vom 15. Juni und des Reichsschatzministers vom 6. September 1920 **34.** 203.
— Drucksachen über 1 kg (Kataloge), Eingaben von Handelskammern **37.** Jahrg. 27 S. 480.
— Eisenbahn und Post (Aufsatz des früheren Staatssekretärs Kraetke) **27.** 216.
— Eisenbahndiebstähle, Verminderung der … **88.** 637. 676.

Deutschland. Postüberwachung **27.** 219, **37.** Jahrg. 27 S. 557. 619.
— Postwagen, die Stellung der ... in den Eisenbahnzügen **88.** 519. 653.
— Post-Zollordnung, Änderungen des Warenverzeichnisses zum Zolltarif, der Anleitung für die Zollabfertigung und der ... (mit dem 11. Juli 1920 in Wirksamkeit tretend), Ausfuhranmeldung mehrerer Postsendungen in einem Schein **90.** 1253. 1283, **37.** Jahrg. 27 S. 543.
— Reichseisenbahngedanke, zur Geschichte des ..., von Lagatz, Reg.-Assessor **7.** 616.
— Reisekreditbriefe der Sparkassen **15.** 341.
— Die Berliner Rohrpost im Weltkrieg, von Giesecke, Postrat **8.** 301.
— Das deutsch-amerikanische Schiffahrtsabkommen **75.** 232, **77.** 482, **38.** 780.
— Zur deutschen Schiffahrtspolitik nach dem Kriege, von Dr Hasselmann, Syndikus der Hamburg-Amerika-Linie **77.** 557.
— Unser heutiger Schiffsbestand **70.** 435
— Die Schließfachanlagen im Haushaltsplan **16.** Jahrg. 16 S. 91.
— Schuldverschreibungen der Baugenossenschaften, Verstempelung der ... **15.** 238.
— Die deutsche Seeschiffahrt nach dem Vertrage von Versailles **77.** 413.
— Spar- und Darlehnskassen, unbeschränkte und beschränkte Haftpflicht bei den ... **15.** **372.**
— Straßenbahnen, Postbeförderungsverträge mit ... **27.** 221, **35.** 419.
— Übergang des staatlichen Kraftwagenbetriebs in Baden auf die Reichspostverwaltung **27.** 269.
— Die heutigen Überseeverbindungen Hamburgs, von Dr. Kaegbein **77.** 559.
— Umsatzsteuer. Die Tätigkeit des Posthalters stellt eine Beförderungsunternehmung im Sinne der Befreiungsvorschrift in § 3 Nr. 1 des Umsatzsteuergesetzes vom 26. Juli 1918 dar **59.** Beil. Nr. 2159.
— Umsatzsteuermarken, Bekanntmachung des Reichsministers der Finanzen vom 5. August 1920, betr. Form, Aussehen und Farbenton der ... **90.** 1370.
— Ein Unfall einer Angestellten des Postscheckamts fällt unter das Unfallfürsorgegesetz (Entsch. des OLG. Hamburg vom 30. Juni 1918) **31.** Bd. 36 S. 249.
— Urheberrecht an Briefen (Entsch. des OLG. Stuttgart vom 16. April 1920) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 13.
— Öffentliche Urkunde, Nachsendungsanträge an die Postbehörde, weil erheblich für den Beweis der Beziehungen, die durch die Ausübung des öffentlichen Dienstes bei Bestellungen entstehen, genau so wie die ursprünglichen Aufschriften auf den Sendungen, die durch den Nachsendungsantrag ergänzt oder abgeändert werden (Entsch. des RG. vom 7. Mai 1920) **59.** Beil. Nr. 2726.
— Urkunden über die preußische Lehnspost 1700 bis 1711. von Dr. Staedler, Postrat **8.** 266
— Die Vereinheitlichung des Postwesens in Deutschland, von Herzog, Postrat **71.** **97.**
— Vergesellschaftung der Verkehrswege und die Kleinbahnen, Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens (Eisenbahnen, Post, Kraftfahrwesen, Verkehr auf Landstraßen) in einem Reichsverkehrsministerium **85.** 335.
— Verlust von Paketen (durch Beklebung mit fingierten Adressen), Eingabe der Handelskammer Regensburg an das Reichspostministerium (Abt. VII München) **37.** Jahrg. 27 S. 624.
— Versicherungswesen. Vereinfachte Form der Markenberichtigung. Ein Vorschlag zum Reichsgesetz vom 20. Mai 1920, von Quatmann, Kontrollinspektor **5.** 506.
— Kein Vertrieb von Briefumschlägen durch die Postverwaltung, einheitliche Größe der Umschläge **37.** Jahrg. 27 S. 492.
— Wertpakete bis 3000 *M*, Versiegelung der ... **16.** Jahrg. 16 S. 47.
— Bargeldlose Zahlung der Beamtenbesoldungen usw., Bekanntmachung des preuß. Finanzministers vom 25. Juni 1920 **62.** 241, **34.** 251.
— Vom bargeldlosen Zahlungsverkehr (unbare Gehaltszahlung im Großbetrieb, die natürlichen Grenzen des bargeldlosen Verkehrs) **11.** 498.
— Bargeldloser Zahlungsverkehr, zur weiteren Ausdehnung des ... **57.** 175.
— Zeitungsvertrieb, neue Einnahmen aus dem ... **23.** 457.
— Zollpakete. Die Reichszollverwaltung haftet dem Absender eines ihr von der Post ausgehändigten Pakets auch über die den wirklichen Wert nicht erreichende Wertangabe hinaus. Das Rechtsverhältnis der Zollverwaltung zum Absender eines Postpakets ist zwar kein Vertrag, bestimmt sich aber im allgemeinen nach §§ 688 ff. des BGB. (Entsch. des RG. vom 23. Dezember 1919 und vom 30. Januar 1920) **59.** Beil. Nr. 1507 und 1508.
— Unabwendbarer Zufall im Sinne des § 233 der Zivilprozeßordnung (Entsch. des RG. vom 5. Dezember 1919) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 18.
— Zustellung, Wiedereinsetzung in den früheren Stand, wenn die ... infolge eines Versehens der Post zu spät erfolgt ist (Entsch. des RG. vom 14. März 1918) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 17.

Belgien. Gebührenerhöhungen im Postverkehr **27.** 226.

Dänemark. Gebührenerhöhungen im Postverkehr **27.** 219, **76.** Bd. 16 Beil. (Chronik und Archivalien) 27.
— Das dänische Postwesen 1918/19 **71.** 136.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])



Allgemeines. Fernsprechverkehr zwischen Frankreich und England **27.** 257.
— Flüssigkeitsrelais für Kabeltelegraphie nach Orling **32.** 513.
— Frequenzmesser für schwache Tonströme **32.** 731.
— Die Holzkonservierung **18.** Beil. (Der Holzmarkt) 51. 54. 59. 63.
— Kabel der Western Union Telegraph Co. zur telegraphischen Verbindung der Vereinigten Staaten von Amerika mit den Häfen an der Ostküste Südamerikas **38.** 596.
— Kabelfehler, Aufzeichnung von ... **32.** 697.
— Kautschuk **77.** 383.
— Aus den Kindertagen der Elektrotechnik **58.** Jahrg. 31 S. 389.
— Elektrische Konservierung und Trocknung des Holzes **58.** Jahrg. 31 Beil. 175.
— Kryptophon (zur Geheimhaltung von Ferngesprächen) **16.** Jahrg. 16 S. 59.
— Amerikanische Kupfererzeugung **58.** Jahrg. 31 S. 335.
— Lautsprecher der Western Electric Co. **32.** 758.
— Ein Maß für die dielektrischen Verluste in Kabeln **32.** 698.
— Mehrfach-Telegraphie und -Fernsprechen über offene, blanke Leitungen **32.** 732.
— Zur Methode der vergleichenden Dämpfungsmessung, von Küpfmüller **68.** Jahrg. 9 S. 87.
— Morse-Zeichen, die Einprägung der ..., von Dr. Maurer **38.** 531.
— Navigieren von Schiffen mit Leitkabeln **32.** 697.
— Über den Nebeneinanderverlauf von Drehstrom- und Fernsprechleitungen, von Brauns **33.** 604.
— Porzellan, die mechanischen Eigenschaften des ... und exakte Prüfungsmethoden zu ihrer Bestimmung, von Dr.-Ing. Rosenthal und Dr.-Ing. Singer **32.** 705.
— Rechentafel für Ableitungsmessungen, von Dr. Birnbaum **68.** Jahrg. 9 S. 93.
— Rückblicke und Ausblicke der chemischen Industrie, von Neuß, Chemiker **36.** III. Vierteljahr 226.
— Internationale Telegraphenstatistik 1918 **43.** 108.
— Der Telephonograph im Eisenbahnbetrieb **32.** 513.
— Zur Theorie des Baretters, von Küpfmüller **68.** Jahrg. 9 S. 60.
— Trockenelemente, Auffrischung von ..., von Olivier, Tel.-Direktor **68.** Jahrg. 9 S. 45.
— Unterfee-Fernsprechkabel mit 96 Drähten **68.** Jahrg. 9 S. 63.
— Verbesserung des Fernsprechverkehrs zwischen den Niederlanden und Deutschland **75.** 235.
— Über die Verdrillung von Drehstromleitungen, von Lienemann **68.** Jahrg. 9 S. 53.
— Versuche mit telegraphischer Bildübertragung **32.** 759.
— Zwischenverstärker in Fernleitungen **68.** Jahrg. 9 S. 96.

Deutschland. Die deutsche Aluminiumproduktion **58.** Jahrg. 31 Beil. 179.
— Eine neue Aufgabe für die Genossenschaften (Gewährung der von den Fernsprechteilnehmern zu stellenden Kaution) **15.** 379.
— Eine neue Aufgabe für die Sparkassen, von Muth, Sparkassenrendant (Aufbringung des Beitrags der Fernsprechteilnehmer) **62.** 243. 277. 344, **27.** 193. 202.
— Ausbildung der Telegraphenarbeiter für den Leitungsaufsichtsdienst **23.** 458.
— Die Aussprache der Anschlußnummern im Fernsprechbetrieb, von Schulze, Telegraphendirektor **68.** Jahrg. 9 S. 96.
— Bericht über die Tätigkeit des Telegraphen-Versuchsamts in den Jahren 1913—1918 **68.** Jahrg. 9 S. 69.
— Beschränkung des Telegrammverkehrs zwischen den Behörden auf das Mindestmaß, Vf. des preuß. Finanzministers vom 1. Juli 1920 **34.** 207.
— Erhebung von Gebühren durch Inhaber von Fernsprechanschlüssen **37.** Jahrg. 27 S. 504.
— Der Fernsprechanschlußvertrag ist weder ein Miet-, noch ein Dienst-, noch ein Werkvertrag, noch ein gemischter Vertrag (Miet- und Dienstvertrag); insbesondere findet die Einräumung eines Mietbesitzes an dem Leitungsnetz nicht statt. Das Reichsgericht läßt unentschieden, ob durch den Anschluß an ein Fernsprechnetz zwischen dem Teilnehmer und dem Reich ein bürgerlich-rechtliches Vertragsverhältnis oder ein öffentlich-rechtliches Verhältnis begründet wird (Entsch. des RG. vom 20. April 1920) **59.** Beil. Nr. 1835. 1853.
— Die Fernsprecheranleihe und ihre Kreditierung **86.** 275. 295. 305, **27.** 219.
— Fernsprechteilnehmerverzeichnis, Vorschlag zur Erhöhung der Einnahmen durch Einstellung der unentgeltlichen Abgabe des Verzeichnisses, durch Druckeinschränkungen usw. **16.** Jahrg. 16 S. 93.
— Helferinnen im Fernsprechdienst, Versicherungspflicht der ... **27.** 237.
— Kündigung von Fernsprechanschlüssen, Vorschlag zur Erhebung eines Baukostenzuschusses oder einer Einrichtungsgebühr für Anschlüsse, die nach einem Jahre wieder gekündigt werden **23.** 457.
— Leitsätze zum Schutze von Fernsprech-Doppelleitungen gegen die Beeinflussung durch Drehstromleitungen **32.** 597.
— Starkstromkabel, Legung eines ... bedarf keiner polizeilichen Genehmigung (Entsch. des preuß. OVG. vom 8. November 1917) **16.** Jahrg. 16 Beil. (Rechtsprechung) 16.
— Telegrammanschriften, Vf. des Reichsschatzministers vom 6. Juli 1920 **1a.** 493.
— Telegraphen- und Fernsprechkabel zwischen Leba in Pommern und der samländischen Küste bei Tenkitten **56.** 170, **75.** 263.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Charakteristische **Kurven** für die beim drahtlosen Sendebetrieb benutzten **Frequenz**verdoppler **32.** 593.
— Lichttelephonie und Lichttelegraphie, neue Apparate für ... **40.** Bd 16 S. 126, **32.** 733.
— Eine Methode der Richtungsbestimmung mit drahtloser Telegraphie **68.** Jahrg. 9 S. 65.
— Die drahtlose Nachrichtenübermittlung **58.** Jahrg. 31 Beil. 193.
— Neuabmachungen in der angloamerikanischen drahtlosen Telegraphie **40.** Bd. 16 S. 80.
— Drahtlose Richtungsbestimmung von Flugzeugen **68.** Jahrg. 9 S. 51, **58.** Jahrg. 31 S. 376.
— Der Richtungsempfänger als nautisches Instrument, von Prof. Immler **2.** 262.
— Drahtlose Richtungstelegraphie, von Kiebitz **68.** Jahrg. 9 S. 46.
— Ein Satz über Modelle von Antennen, von Abraham **40.** Bd. 16 S. 67.
— Schwingungserzeugung mit Funkstrecken **40.** Bd 15 S. 458.
— Die modernen Sender ungedämpfter Schwingungen in der drahtlosen Telegraphie, von Scheller **40.** Bd. 16 S. 131.
— Drahtlose Sicherungsvorrichtung für Eisenbahnzüge **23.** 367, **32.** 557. 573.
— Sonnenfinsternis und Funktelegraphie **58.** Jahrg. 31 S. 320.
— Summer und Gleichstrom-Wechselstromumformer **40.** Bd. 15 S. 503.
— Drahtlose Telegraphie auf Spitzbergen **32.** 514.
— Die drahtlose Telegraphie im Eisenbahnsignaldienst, von Friedrich **58.** Jahrg. 31 S. 345, **88.** 650.
— Gerichtete drahtlose Telegraphie und Raumpeilung **40.** Bd. 16 S. 139.
— Drahtlose Telegraphie und Telephonie über den Ozean **32.** 557. 716, **75.** 235.
— Drahtlose Telephonie England–Niederlande **32.** 557.
— Die drahtlose Telephonie in der Luftschiffahrt **46.** II. Hälfte 201, **32.** 759.
— Zur Theorie gekoppelter Schwingungskreise mit Selbsterregung, von Harms **40.** Bd. 15 S. 442.
— Über den Überlagerungsempfang **32.** 733.
— Unterwasserschallsignale, physikalische Erscheinungen bei ... **2.** 330.
— Unterwasser-Stromlinien und Erdstromtelegraphie **40.** Bd. 15 S. 496, Bd. 16 S. 72. 137.
— Die Vakuumröhre und ihre technischen Anwendungen, von Barkhausen **40.** Bd. 16 S. 82.
— Die kürzesten mit Vakuumröhren herstellbaren Wellen **33.** 615.
— Funktelegraphische Verbindung Budapest–Paris **88.** 679.
— Drahtloser Verkehr mit getauchten U-Booten **75.** 236.
— Über die Verwendung von Spulen an Stelle von Antennen beim Empfang in der drahtlosen Telegraphie, von Dr.-Ing. Hoffmann **40.** Bd. 16 S. 31.
— Über den Wirkungsgrad verschiedener Sende-Schaltungsmethoden, von Seitz **40.** Bd. 15 S. 457.
— Über das Ziehen von Senderröhren, von Seitz **40.** Bd. 15 S. 460.

Deutschland. Ausbau des Reichsfunknetzes **32.** 534. 698. 716, **27.** 191. 219. 244. 255, **23.** 458, **75.** 235, **32a.** 116.
— Neue deutsche Erfolge mit drahtloser Telephonie **27.** 237, **71a.** 207, **32.** 727, **75.** 263.
— Funkverkehr mit Ostpreußen, Neuerung im ... **27.** 204.
— Deutsche Großfunkstationen **27.** 231, **33.** 677.
— Lehrgänge beim Funk-Betriebsamt zur Ausbildung der Beamten in der Hochfrequenztechnik **27.** 225, **33.** 677.
— Die Poulsenanlage bei der Hauptfunkstelle in Königswusterhausen, von Thurn **68.** Jahrg. 9 S. 37. 55, **32.** 686.
— Umsatzsteuergesetz. Eine Gesellschaft, die für die Reichs-Telegraphenverwaltung Telegramme durch drahtlose Telegraphie weitergibt oder entgegennimmt, ist als Beförderungsunternehmung anzusehen **59.** Beil. Nr. 2162.
— Verwendung der Funktelegraphie für Seeverkehr und Wetterdienst **27.** 213, **32.** 593, **16.** Jahrg 16 S. 76, **75.** 235, **38.** 784.

England. Britisches Reichsfunknetz **40.** Bd. 15 S. 515, **58.** Jahrg. 31 Beil. 201.
— Zum britischen Radiotelegraphengesetz **38.** 785.

Frankreich. Funktelegraphische Verbindung mit den französischen Kolonien **46.** 2311, **32.** 573.

Griechenland. Drahtlose Station bei Athen **75.** 235.

Niederlande. Drahtloser Verkehr zwischen Holland und seinen Kolonien **75.** 263.

Norwegen. Nutzbarmachung der drahtlosen Telephonie **75.** 235.

Portugal. Die portugiesischen Funkstationen **32.** 573.

Spanien. Der Stand der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in Spanien **75.** 263.

Afrika. Die Großfunkstelle Kamina (Togo), von Dr. Roscher, Telegraphendirektor **8.** 241.
— Ägypten. Errichtung einer Funkstation in Alexandrien **75.** 263.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Drahtlose Riesenstation auf Long Island **75.** 236, **32.** 716.

Asien. China. Drahtlose Stationen in China **32.** 557.
— Japan. Bestimmungen über die Einrichtung usw. von drahtlosen Privat-Telegraphenstationen **43.** 91. 127.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Sachweiser.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
5529. 20. III.

